KRIEG

DM 20,-
8/97

Der U-Boot-Krieg

Der U-Boot-Krieg

Englands schwerste Stunde

Von

Lord Jellicoe

Übersetzt von Kapitänleutnant a. D. Johannes Spieß

Mit 14 Bildern und 2 Kartenskizzen
sowie 1 Übersichtskarte

Vorhut-Verlag Otto Schlegel
Berlin

+

Einzig berechtigte Übertragung von Kapitänleutnant a.D. Johannes Spieß · Alle deutschen Rechte vorbehalten · Titel des englischen Originals: The Submarine Peril
Fotos: Archiv des Verlages
Druck: Carl Krüger, Mylau i. V.

+

Inhalt

Vorwort . . . . . Seite 10

Weltkriegslehren und die heutige britische Lage zur See . . . . . Seite 13

Zur richtigen Beurteilung der U-Bootsgefahr müssen jetzt nach 15 Jahren alle Unterlagen veröffentlicht werden / Strategisch drei Möglichkeiten für ihre Bekämpfung / Folgerungen für die Zukunft / Kann man sich auf internationale Verträge verlassen? / Technische Möglichkeit des jederzeitigen Überganges zum Geleitzugzwang lebenswichtig / 1934 verfügbare Kriegsschiffszahlen / Schiffe für Handelsschutz können nicht improvisiert werden.

Rückblick auf 1916 . . . . . Seite 20

Schiffahrtslage wurde Ende 1916 ernst / Wiedergabe der Denkschrift vom 29. 10. 1916 / Folgen der verstärkten Geschützarmierung deutscher U-Boote / Technisch begabte Offiziere für Versuche / Größte Handlungsfreiheit dafür / Sitzungen des Kabinetts und der Admiralität / Angebot des Postens als Erster Seelord.

Arbeitsweise der neugebildeten U-Bootsabwehrabteilung . . . . . Seite 28

Bildung einer U-Bootsabwehrabteilung / Technisch 11 Angriffswege gegen die U-Bootsgefahr / Zahlen und Lieferzeiten neuer Kampfmittel / Minen / Viele Wasserbomben ebenso wichtig wie Geleitzugsystem / Versenkungsstatistik der bewaffneten Handelsschiffe / Strategische Defensivmaßnahmen und ihre organisatorische Durchführung.

Finden offensiver Lösungen Voraussetzung für Enderfolg . . . . . Seite 36

Aufzählung der offensiven Möglichkeiten / Endgültiger Erfolg nur durch angriffsweises Vorgehen / Einziges mögliches deutsches Kampfziel: Vernichtung der britischen Großen Flotte! / ‚Fleet in being' nur denkbar für Verteidiger der Seeherrschaft / Geringe Bedrohung der britischen Seeverbindungen durch deutsche Hilfskreuzer / Aber die U-Boote! / Ihre örtliche Seeherrschaft nimmt 1917 erheblichen Umfang an / Aufbieten Tausender kleiner Fahrzeuge dagegen / Deckung durch Große Flotte / Hochseeflotte und U-Boote / Gefährlichster Gegner in südlicher Nordsee: Deutsche Zerstörer und U-Boote / Stärkeverhältnis beider Gegner / Verlust der Seeherrschaft gleichbedeutend mit Verlust des Krieges.

Grundlagen der britischen Seestrategie und der August 1914 nach Admiral Sturdee . . . . . Seite 41

Veröffentlichung der geheimen Denkschrift von Admiral Sturdee / Ist die britische Seestrategie richtig? / Angriffsgeist und Lehren der Seekriegsgeschichte / Warum kein Angriff auf die deutsche Küste? / Rückwirkungen der Landmacht auf Möglichkeiten der Seemacht / Angewandte Seekriegsgeschichte / Strategische Lage gegenüber Deutschland 1914 / Die britischen militärischen Aufgaben / Sollen die deutschen Küstenbefestigungen angegriffen werden? / Die deutsche Lage in der Ostsee ähnlich / Strom der Ablösungstruppen und Munitionszufuhr über Englischen Kanal darf bis Kriegsende niemals unterbrochen werden / Nelsons Erfahrungen und die Neuzeit.

1917: Von der Defensive zur Offensive . . . . . Seite 50

Defensive Maßnahmen genügen gegenüber deutscher U-Bootsgefahr nicht / Lloyd George und die Subalternoffiziere / Reklamevorschläge absoluter Laien / Füllung der ganzen Nordsee mit Enos Fruchtsalz / Suchen nach offensiven Möglichkeiten / Amtliches Material des britischen Nachrichtendienstes / Der 32 000-Tonner „Justicia", 5 deutsche Torpedos und 69 britische Wasserbomben / Gegenwirkung durch Minen / Enge Blockade der deutschen Flottenstützpunkte, um Hochseeflotte zum Kampf zu stellen? / Die Kenntnisse über deutsche U-Bootsarbeit / Eine sichere Agentenmeldung / Noch eine Nachricht aus „sicherer Quelle" / Zwei typische U-Bootsjagden von 6 bezw. 7 Stunden / Luftstreitkräfte gegen U-Boote / Tabelle der Hilfskriegsschiffe / Ihre Artillerieausrüstung.

Die durchgearbeiteten operativen Vorschläge . . . . Seite 72

Weitere offensive Vorschläge / Durchgearbeitete Pläne einer engen Blockade der Deutschen Bucht werden dem Kabinett unterbreitet / Vorbedingungen eines derartigen strategischen Entschlusses / Besitzergreifung eines vorgeschobenen Stützpunktes und seitliche Torpedowulste für Schlachtschiffe / Untersuchung der deutschen Nordseeinseln auf ihre Eignung / Wegnahme von Helgoland, Borkum oder Sylt? / Sperrung der Jade durch Blockschiffe? / Angriffsmöglichkeiten in Richtung Ostsee.

Schulter an Schulter mit der amerikanischen Marine Seite 82

Die Zusammenarbeit mit der amerikanischen Kriegsmarine / Die britischen Vorschläge / Es fehlt eingefahrenes Flottenpersonal / Technische Vorteile der größeren amerikanischen Zerstörer / Aufstellung der britischen Angriffsmaßnahmen gegen U-Boote / Genaue taktische Gliederung / Die technischen Einzelheiten / Weitere Pläne / Amerikanische Zustimmung / Einheitlicher Oberbefehl in britischen Gewässern.

Die entscheidende Bedeutung der deutschen Flandernstellung . . . . . Seite 93

Wie können die deutschen Stützpunkte in Flandern unschädlich gemacht werden? / Pläne, Vorschläge und Besprechungen / Der strategische Entschluß / Die Ausführung / 45,7 cm-Geschütze für Monitore / Vorteile

künstlicher Einnebelung von Angriffszielen für die deutschen Verteidiger / Kombinierter Nachtangriff von See und aus der Luft / Die vertrauliche Erklärung vom 6. 8. 1917 / Der deutsche U-Bootskrieg auf dem Höhepunkt / Die britische Achillesferse: Die Kanalverbindungen / Die deutschen Flandernzerstörer ein Damoklesschwert / Jederzeit Durchbruchsmöglichkeit für Überwasserstreitkräfte / Außerordentlich ernste Schiffahrtslage.

Geschichtliche Darstellung des Konvoisystems . . . Seite 105

Ausführliche Entwickelungsgeschichte des Konvoisystems / Truppentransporte von Kanada, Australien und Südafrika / Schwierigkeiten und Bedenken der Handelsmarine / Schlechtes Positionshalten der britischen Dampfer / Der Beschwerdebrief der Admiralität an die Reeder / Die militärischen Probleme / Vor Kriegseintritt Amerikas überhaupt nicht lösbar / Ernste Gefährdung der Ozeangeleitzüge durch Überwasserstreitkräfte / Unverständliches Verhalten der Deutschen / Eine überholte Denkschrift der Admiralität / Schlußbericht Beattys für den Übergang zum skandinavischen Konvoisystem / Erfahrungen von entscheidendem Einfluß auf die Seestrategie / Annahme einer Entscheidungsschlacht „nicht mehr wünschenswert"! / Folgen der Kriegserklärung der U. S. A. / Widerstände der französischen und amerikanischen Marine gegen Geleitzugzwang / Denkschrift des Kabinettssekretärs / Mitteilungen aus amtlichen Quellen / Truppentransporte von 20 Millionen Soldaten / 3 Millionen Nichtkämpfer / Rückwirkung des teilweise durchgeführten Konvoisystems auf den übrigen Seeverkehr.

Ungeahnte Rückwirkungen des uneingeschränkten U-Boot-Krieges . . . . . . Seite 128

Erschreckende Steigerung der Verluste durch uneingeschränkten U-Bootskrieg / 869 000 Tonnen monatlich! / Übergang zum Geleitzugzwang muß und kann gewagt werden / Der organisatorische Vorschlag der U-Bootsabwehrabteilung / Ein Stichtag für die Dampferzahlen im Atlantik / Erster ausführlicher Entwurf eines atlantischen Konvoifahrplanes / Erfahrungen des Versuchskonvois / Vorkehrungen gegen erwartetes Ausbrechen deutscher Überwasserkriegsschiffe / Der Erste Minister besucht die Admiralität / Aufstellung der Durchführungspläne des Konvoisystems / Der ausführliche Bericht vom 11. 6. 1916.

Die ungeheure Organisationsaufgabe für die Admiralität . . . . . . Seite 146

Aufzählung der Einzelheiten für die benötigte Organisation / 7 Unterabteilungen einer neugebildeten „Convoi-Section" / Geschichte der Bildung des Schiffahrtsministeriums / Seine Kartothek der vertraulichen Nachrichten / Geheimhaltung der Einführung des Geleitzugssystems / Stärke der Konvois und ihrer Sicherung / Achttägiger Fahrplan und genaue Einzelheiten / Vorsichtsmaßnahmen bei Einsatz deutscher Schlachtkreuzer gegen die Riesentruppentransporte aus Amerika.

Schlagadern des britischen Seehandels und die Ölzufuhr . . . . . Seite 159

Kabinett drückt auf Verbesserung des Konvoifahrplanes / 38 % der Flottenzerstörer für Handelsschutzaufgaben / 29 % in Reparatur / Inhalt einer neuen Denkschrift vom September 1917 / Auswertung bisheriger Geleitzugserfahrungen / Septemberfahrplan der Atlantikkonvois / Auftreten eines deutschen U-Kreuzers führt zur Einrichtung westafrikanischer Geleitzüge / Schiffsverluste im Mittelmeer erfordern strategische Maßnahmen / Fahrplanentwurf für 10 Konvoiwege im Mittelmeer / Septemberbericht über Skandinavienverkehr / Die 4 Konvoistraßen nach Nordfrankreich / Monatlich 1,6 Millionen Tonnen Bunkerkohle für französische Marine / Das schwierige Problem der Ölzufuhr für die britische Flotte / Hilfsöltransport in Doppelböden / Unzureichende Ölreserven.

Minengefahr und Geleitzugsystem . . . . . Seite 175

Geleitzugsystem und Minengefahr / Verlustziffern der britischen Minensucher und Handelsschiffe / 1917 werden 4000 deutsche Minen geräumt! / 726 Minensucher / Die Brennpunkte des deutschen U-Bootsminenlegens / Wechselnde deutsche Taktik.

Die Krisis . . . . . Seite 180

Allgemeiner Rückblick / Kritische Situation bei Beginn des deutschen uneingeschränkten U-Bootskrieges / Seeherrschaft auf deutsche U-Boote übergegangen / Große materielle und personelle Verluste der britischen Handelsflotte / Überseeische militärische Transporte müssen außerdem noch durchgehalten werden / Situation 7 Monate lang auf des Messers Schneide! / Langsames Wirksamwerden der Gegenmaßnahmen / Aufzählung der gegen U-Boote eingesetzten Seestreitkräfte / Bedrohung der Skandinavienkonvois durch deutsche Überwasserstreitkräfte und Ernst der Lage führen zur Änderung des Operationsbefehls für die Große Flotte!

Eine technische Geschichte des Geleitzugwesens . . Seite 186

Weitere Einzelheiten aus amtlicher Quelle / Die von der Admiralität geschriebene technische Geschichte des Geleitzugswesens / Einfuhr und Militärtransporte / Konvoiausschüsse der Reeder / Einsatz von Befrachtungsspezialisten verbessert Schiffsraumausnutzung erheblich / Ölzufuhr auch für normalen Flottenverbrauch unzureichend / Zuerst Geleitzugsystem ostwärts / Einführung auch beim Westverkehr / Das starre endgültige Programm.

Neue allgemeine Vorschriften . . . . . Seite 194

Die allgemeinen Vorschriften für die eigentliche Handelsschiffahrt vom 15. 8. 1917 / Vermeidung von Kollisionsgefahren / Bis zu 8 Kiellinien / Tankdampfer und besonders wertvolle Ziele in die mittleren Kiellinien!

Schnelle atlantische Konvois und der Mittelmeerverkehr . . . . . Seite 198

Bildung schneller transatlantischer Geleitzüge / Die deutsche U-Bootbedrohung im Mittelmeer / Schiffahrtsministerium verlangt Führung des ums Kap umgelenkten Asienverkehrs wieder durchs Mittelmeer / Tonnageersparnis 40 große Dampfer / Verstärkte Kohleneinfuhr nach Italien notwendig / Infolge schwerer Verluste der ersten beiden Geleitzüge beinahe Entschluß rückgängig gemacht / Die Verfilzung der starren Fahrpläne.

Das Problem des Ozeantransportes der amerikanischen Armee . . . . . Seite 202

Die amerikanischen Truppentransporte 1918 / Ihre Erleichterung durch bereits eingespieltes Konvoisystem / Über 1 Million Mann in britischen Geleitzügen / Alle schnellen Dampfer nach dem Nordatlantik! / Dringender Truppenbedarf in Frankreich wegen der deutschen Frühjahrsoffensive / Auch rein amerikanische Transporte / Die „Monstertransports" der 4 größten Schnelldampfer der Welt / Genaue Zahlen über die monatlichen Truppenverschiffungen.

Eine Zusammenstellung sämtlicher gefahrener Konvois . . . . . Seite 208

Die Geleitzüge von Rio de Janeiro / Dakar und Sierra Leone (Freetown) / Höchstziffern für die Stärke einzelner Konvois / Zusammenstellung aller bis Kriegsende abgelassenen atlantischen Geleitzüge.

Einzelheiten und Allgemeines . . . . . Seite 210

Regelung der Marschwege für die nordatlantischen Konvois / Deutsche U-Boote klagen drahtlos, daß sie keine Handelsschiffe sichten / Nachrichten über alle Geleitzugsbewegungen an alle interessierten Dienststellen / Die telegrafische Klarmeldung / Bergungsdampferstationen / Das Problem der Löschhäfen / Abstoppen des Verkehrs nach Frankreich beim Einlaufen eines Atlantikkonvois nach englischer Ostküste / Genaue Zahlen über die günstige Auswirkung des Geleitzugssystems auf die Schiffsverluste / Verschiedene Organisationsänderungen in den Heimathäfen.

Die Zusammenarbeit mit Frankreich und U.S.A. bringt den Enderfolg . . . . . Seite 225

Enge Zusammenarbeit mit amerikanischer und französischer Marinebehörde / Anteile der einzelnen Flotten an den gestellten Kreuzern und Zerstörern des Handelsschutzes / Zusammenarbeit von Kriegs- und Handelsmarine sichert schließlich den Enderfolg / Der Dank der britischen Admiralität an die Reeder.

Vorwort

»After February 1th, 1917, . . . the command of the sea was in the hands of the enemy submarines . . . never before, in any war, had serious military expeditions been successfully embarked upon, or carried out, without the command of the sea being first assured. For seven months, February to August, inclusive, the situation remained critical.«
Jellicoe.

Als nach jahrelangem Zaudern die politische Leitung Deutschlands sich zum ungehemmten Einsatz der U-Bootswaffe entschloß, begann Englands schwerste Krise. Ein Kampf entbrannte, der um Leben oder Tod des britischen Weltreichs ging, und dessen Ausgang sieben endlose Monate lang auf des Messers Schneide stand.

Letzten Endes hat nur das völlige Fehlen einer Übereinstimmung zwischen Politik und Kriegsführung auf deutscher Seite Großbritannien gerettet. Nachdem bereits im ersten Kriegsabschnitt erkannt worden war, welche Wirkungsmöglichkeiten man mit der neuen U-Bootswaffe in der Hand hielt, wäre es natürlich und richtig gewesen, dieselbe in aller Stille im großten Umfange auszubauen und dann sofort schlagartig einzusetzen.

Wenn man dabei geschwiegen, aber umso energischer gehandelt hätte, wäre die siegreiche Entscheidung bereits zu einem Zeitpunkt herbeigeführt worden, da England mit dem Aufbau seiner U-Bootsabwehr überhaupt kaum beginnen konnte.

Wenn man dieses Schlußwort zum U-Bootskrieg, welches Jellicoe 15 Jahre nach seinen Erinnerungen schrieb, aus der Hand legt, wird jeder Einsichtige wohl zu der Überzeugung kommen, daß es in einem neuen europäischen Kriege keine Siege mehr zu erfechten gibt. Technik und Waffentechnik haben derartige Fortschritte gemacht, daß der empfindliche Organismus des klein ge-

wordenen Europas überall in unberechenbarer Weise gestört werden müßte.

Das Schicksal der schwer geprüften britischen Handelsflotte, welche das Ziel der deutschen U-Boote im Weltkriege war, ist hierfür ein schlüssiger geschichtlicher Beweis. Sie vermochte die Früchte des Sieges nicht zu ernten, ihre eigentliche Leidenszeit sollte bei Kriegsende erst beginnen.

Gerade die englische Reederei bekam als erste die unheilvollen Auswirkungen der wirtschaftlich unmöglichen politischen Gewaltverträge voll zu spüren. Zwar wurde durch die erzwungene Auslieferung der gesamten Tonnage der Mittelmächte äußerlich ein großer Teil der britischen Schiffsverluste ersetzt, aber damit gleichzeitig der Keim zu einem beispiellosen finanziellen Zusammenbruch der Schiffahrtsgesellschaften gelegt. Es wäre für sie besser gewesen, wenn die notwendige Ergänzung ihrer Handelsflotte auf natürlichem Wege durch den Zwang zum Neubauen verlangsamt worden wäre.

In wenigen Jahren waren die neugegründeten Reedereien wieder verschwunden, und bald griff der Riesenausmaße annehmende finanzielle Zusammenbruch auch auf die alten großen Gesellschaften über, von denen einige bis dahin — beispielsweise die Cunard oder Union Castle Line — seit Generationen für jeden Engländer geradezu unantastbare Symbole der britischen Seemacht neben der Kriegsmarine bedeuteten. Die Stellungslosigkeit in der britischen Handelsmarine nahm zeitweilig derartige Ausmaße an, daß mehr als ein Drittel der britischen Seeleute arbeitslos wurde.

Im Februar 1938 hat Sir Thomas Inskip erklärt, daß der Rückgang der britischen Tonnage seit 1914 weniger als 1 % beträgt. Dies bemerkenswerte — mehr als magere — Ergebnis ist sicher nicht die Opfer wert gewesen, welche seit Großbritanniens Eintritt in die Reihen der Gegner Deutschlands hingenommen werden mußten: Opfer an Menschen, ferner Kriegsschulden und Währungsverfall, endlich soziale Erschütterungen, Meutereien und die damit verbundene Bedrohung der politischen Einrichtungen.

Allerdings sieht qualitativ und technisch der heutige Flottenbestand des U.-K. besser aus, wenn man berücksichtigt, daß zwar nur 28 % der Weltonnage unter englischer Flagge fahren, jedoch

39 % der Dampfer unter 5 Jahren und sogar 46 % der schnellen Schiffe zwischen 15 und 20 Knoten britisch sind. Aber auch vor dem Kriege besaß die englische Handelsflotte hauptsächlich hochwertige Tonnage.

Die durch vorübergehenden Ausfall Deutschlands im Seeverkehr entstandene Lücke wurde sofort von anderen Nationen ausgefüllt. Aber auch die Großreedereien dieser Länder wurden sämtlich durch das wirtschaftliche Chaos der Nachkriegszeit aufs schwerste mitgenommen. Unerbittlich korrigierte zunächst das Wirtschaftsleben die unhaltbaren „Friedens"diktate.

Heute hat die deutsche Handelsmarine qualitativ noch viel aufzuholen, ganz abgesehen davon, daß ihre Gesamttonnage auf etwa die Hälfte ihres Anteils an der Welthandelsflotte, der vor dem Kriege 11 % erreichte, gesunken ist. Es steht aber zu erwarten, daß im Zuge der im Ausbau befindlichen erheblichen Erweiterung der deutschen Stahlgewinnung nicht nur die deutsche Linienreederei wieder aufholt, sondern daß es endlich gelingt, durch Zusammenarbeit mit der Schwerindustrie auch der deutschen Trampschiffahrt die gebührende Weltgeltung zu verschaffen.

Johs. Spieß,
Kapitänleutnant a. D.

Erstes Kapitel

Weltkriegslehren und die heutige britische Lage zur See

Zur richtigen Beurteilung der U-Bootsgefahr müssen jetzt nach 15 Jahren alle Unterlagen veröffentlicht werden / Strategisch drei Möglichkeiten für ihre Bekämpfung / Folgerungen für die Zukunft / Kann man sich auf internationale Verträge verlassen? / Technische Möglichkeit des jederzeitigen Überganges zum Geleitzugzwang lebenswichtig / 1934 verfügbare Kriegsschiffszahlen / Schiffe für Handelsschutz können nicht improvisiert werden.

Nach dem Weltkrieg sind mehrere Bücher erschienen, welche den deutschen U-Bootskrieg gegen die britische, alliierte und neutrale Schiffahrt und unsere Abwehrmaßnahmen, durch welche ihm schließlich der Enderfolg versagt blieb, behandeln. Auch im zweiten Band meiner Erinnerungen — „The Crisis of the Naval War" — habe ich versucht, einiges Quellenmaterial hierzu beizubringen.

Im Erscheinungsjahre desselben (1920) war es aber noch nicht wünschenswert, bereits alle Einzelheiten zu schildern, und ferner waren noch nicht alle Unterlagen veröffentlicht, welche uns jetzt zur Verfügung stehen. Außerdem ist vieles falsch dargestellt worden, und es ist deshalb wünschenswert, daß die wahren Tatsachen jetzt ans Licht kommen. Einerseits im Interesse der historischen Wahrheit, und andererseits, damit das britische Volk sich der Größe der Gefahr, in welcher unser Weltreich schwebte, bewußt wird, und unsere Schwierigkeiten beim Überwinden dieser kritischen Lage richtig einschätzt, sowie sich über die Ursachen derselben und die Methoden klar wird, welche zu ihrer Überwindung schließlich angewandt wurden.

Wenn dies nicht richtig erkannt und die notwendigen Folgerungen zur Vermeidung einer ähnlichen Gefährdung gezogen werden, kann es sich ereignen, daß das britische Reich sich plötzlich wieder einer ähnlichen schrecklichen Situation gegenübersieht.

Ich möchte daher noch einmal kurz das Problem umreißen, welches wir im Jahre 1917 zu lösen hatten:

Im Februar 1917 eröffnete Deutschland den „unbeschränkten" U-Bootskrieg. Es erklärte, Handelsschiffe aller Nationen, welche sich unserer Küste näherten, oder praktisch vielmehr alle Handelsschiffe auf allen Meeren, wo deutsche Unterseeboote arbeiten konnten, ohne Warnung torpedieren zu wollen.

Zu Beginn dieses Kriegsabschnittes besaß Deutschland etwa 140 Unterseeboote verschiedener Größe und war in der Lage, monatlich etwa sechs Neubauten in Dienst stellen zu können. In der Tat wurden 1917 auf deutscher Seite durchschnittlich im Monat sieben oder acht U-Boote neu eingesetzt. Andererseits war es uns während des ganzen Jahres 1916 lediglich gelungen, 22 deutsche Unterseeboote zu vernichten! Außerdem arbeiteten diese damals im sogenannten „Handelskrieg" noch an der Oberfläche, und es war daher für uns erheblich leichter, ihnen auf verschiedene Art und Weise beizukommen.

Es gab nur drei Möglichkeiten, um diese Unterseebootsgefahr zu beseitigen. In erster Linie konnte man natürlich versuchen, die Fahrzeuge am Auslaufen in die freie See zu hindern. Zweitens konnte man sie versenken, sobald sie auf hoher See im Kriegsgebiet waren. Und drittens gab es die defensive Möglichkeit, einen allgemeinen Handelsschutz gegen U-Bootsangriffe einzurichten. —

Bis April 1917 versuchten wir, unsere Handelsschiffe durch Bewacher (patrols) zu sichern. Die Dampferwege, auf welchen die britische Küste angesteuert wurde, standen unter laufender Bewachung. In erster Linie dienten dazu bewaffnete Fischdampfer, armierte Dampfyachten, Motorboote und einige wenige schnelle Fahrzeuge anderer Typen, beispielsweise Kanonenboote. Dieses Verfahren hatte zwar den Handelsschiffen gegen Artillerieangriffe von seiten der Unterseeboote einen gewissen Schutz gewährt, gegen Unterwasser-Torpedoangriffe war es jedoch wertlos.

Es blieb dann einzig und allein die weitere Möglichkeit, den Seeschiffsverkehr in gesicherten Geleitzügen zusammenzufassen, wobei jedoch schwere Bedenken zu überwinden waren. Ferner konnte man erst an eine Einführung denken, wenn genügend schnelle Fahrzeuge zur Sicherung der im Konvoi fahrenden Dampfer gegen U-Bootsangriffe zur Verfügung waren. Man mußte dabei praktisch

ähnlich vorgehen, wie beim Schutze von Verbänden großer Kriegsschiffe.

Wer den zweiten Band meiner Erinnerungen gelesen hat, wird sich noch der verschiedenen Seiten dieses Verfahrens erinnern. Es waren dies:

1. Gründe gegen ein Geleitzugsystem.
2. Die Vorteile desselben.
3. Unmöglichkeit einer Einführung, bevor die Vereinigten Staaten den Mittelmächten den Krieg erklärt hatten.
4. Die außerordentlich schwierige und umfangreiche Organisation, welche notwendigerweise vorher eingerichtet werden mußte.

Nur durch sorgfältiges Studium der Kriegslage zu Beginn 1917 kann man sich ein zutreffendes Urteil darüber bilden, welche schweren strategischen und taktischen Aufgaben die britische Admiralität zu lösen hatte. Um diese Erkenntnis zu erleichtern, habe ich noch einmal zur Feder gegriffen.

Nebenbei habe ich auch noch andere Gründe dafür. Zunächst möchte ich, daß die Tätigkeit der verschiedenen leitenden Zentralstellen, welche zur Überwindung dieser großen Gefahr beitrugen, auch in gerechter Weise in der Seekriegsgeschichte anerkannt wird. Es ist natürlich schwierig, bei dieser Namensnennung die richtige Auswahl zu treffen, und aus diesem Grunde können nur die obersten Spitzen hier erwähnt werden. Selbstverständlich wird unterstellt, daß sie ihre Aufgaben nur durch die Mitarbeit ihrer Stäbe und Gehilfen lösen konnten.

In der Admiralität war der verstorbene Admiral Sir Alexander Duff — zunächst als Leiter der „Anti-Submarine-Division“ und später als Gehilfe des Admiralstabschefs — in erster Linie verantwortlich für die offensiven Maßnahmen gegen die deutschen Unterseeboote und für die allgemeine Einführung des Konvoi-Systems. Der Zusammenbruch der Unterseebootsgefahr ist in erster Linie ihm und seinen Offizieren zu verdanken.

Kapitän W. W. Fisher — der jetzige Admiral Sir William Fisher K. C. B. — übernahm die Unterseebootsabwehrabteilung nach Admiral Duff, und er hatte gleichfalls große Erfolge.

Zahlmeisterkapitän Eldon Manisty — der jetzige Zahlmeister Konteradmiral Sir Eldon Manisty, K. C. B. — war derjenige

Offizier, welcher die „Convoy Section“ der Admiralität unter großen Schwierigkeiten aufbaute. Er hat als organisatorischer Leiter der Geleitzüge einen großen Anteil am Enderfolg des Konvoi-Systems. In der zweiten Hälfte dieses Buches wird darüber Näheres ausgeführt werden.

Der damalige Korvettenkapitän — jetzige Vizeadmiral — Reginald Henderson, der Gehilfe Admiral Duff's, arbeitete aufs engste mit Kapitän Manisty zusammen. Insbesondere lag ihm die detaillierte Ausarbeitung des ganzen Systems ob, und er war ständig in persönlicher Berührung mit den Reedern und anderen Vertretern der Schiffahrt.

Man muß sich aber stets vor Augen halten, daß es niemals möglich gewesen wäre, das Geleitzugsystem im Großen einzuführen, wenn kein besonderes Ministerium für die Handelsschiffahrt eingerichtet worden wäre. An seiner Spitze stand Sir Joseph Maclay — der jetzige Lord Maclay —, und die Admiralität, sowie das ganze britische Reich sind ihm und den anderen Herren, welche in sein Ministerium eintraten, sehr zu Dank verpflichtet.

In dem genannten Ministerium war Mr. (der jetzige Sir) Norman Leslie Leiter der dortigen „Convoy Section“. Er arbeitete sehr eng mit der „Convoy Section“ der Admiralität zusammen, und bei den täglichen gemeinsamen Sitzungen war seine einzig dastehende Kenntnis der Schiffahrtsverhältnisse und des Seehandels von unschätzbarem Werte. Stets war er bereit, auch die schwierigsten Aufgaben des Seetransportes durchzuführen.

Ich habe die Erwähnung der Leiter vorangestellt und möchte jetzt auf die Offiziere und Mannschaften, welche in See die Organisation praktisch durchführten, zu sprechen kommen. Sicherlich fiel auf letztere der schwerste Teil der Arbeit, und nur infolge ihrer Anstrengungen, ihrer Tapferkeit, Leistungsfähigkeit und sachgemäßen Durchführung der Befehle blieb dem deutschen U-Bootskrieg schließlich der Enderfolg versagt. Es ist für mich ein bedrückender Gedanke, daß infolge der ernsten Depression in der britischen Handelsmarine jetzt viele Tausende dieser Handelsschiffsoffiziere und Mannschaften, welche ihrem Lande während des Krieges so wertvolle Dienste geleistet haben, wegen Aufliegens der Schiffe stellungslos geworden sind.

Ich möchte jetzt aber auf die Zukunft zu sprechen kommen. Man nimmt heute allgemein an, daß bei einem neuen Kriege mit einem unterschiedslosen Bombenabwurf auf offene Städte und Schiffe durch Flugzeuge gerechnet werden muß, und ich möchte die Frage stellen, ob wir vor einem ähnlichen Angriff auf unsere Handelsschiffahrt wie im letzten Kriege verschont bleiben werden, wenn eine andere Nation um ihr Leben kämpft? Kann man sich in einem solchen Falle noch auf internationale Verträge verlassen? Doch wohl nur dann, wenn wir auch die Macht haben, ihre Durchführung zu erzwingen!

Sollten wir uns aber in Zukunft wieder einmal einer ähnlichen Gefahr gegenübersehen, so ist es für das britische Reich lebenswichtig, daß jederzeit die technische Möglichkeit besteht, zum Geleitzugzwang für unseren Seehandel überzugehen!

Ich möchte einmal untersuchen, ob heute — im Jahre 1934 — unsere Marine in der Lage ist, im Kriegsfalle das Konvoisystem wieder allgemein einzuführen.

Für die ozeanischen Geleitzüge hatten wir im Jahre 1918 fünfzig große Schiffe eingesetzt und die Amerikaner eine entsprechende Anzahl. Zum Teil verwandten wir dazu Hilfskreuzer. Heutzutage besitzen wir im ganzen 52 Kreuzer, von welchen zehn über 16 Jahre alt sind. Eine beträchtliche Anzahl derselben wird natürlich für die Zusammenarbeit mit unserer Schlachtflotte benötigt. Die restliche Zahl, welche für den Handelsschutz übrigbleibt, ist absolut unzureichend. Zu Beginn des Weltkrieges gelang es bekanntlich zwei deutschen kleinen Kreuzern, in knapp zehn Wochen 40 britische und 7 neutrale Handelsdampfer zu kapern oder zu versenken, obwohl wir 53 britische und 18 verbündete Kriegsschiffe — abgesehen von 22 Hilfskreuzern — für die Deckung der Handelswege aufgeboten hatten.

Im Verlauf des Weltkrieges vermochten ferner zwei deutsche Handelszerstörer, welche als Handelsschiffe getarnt waren, 55 britische, 10 verbündete und 6 neutrale Handelsschiffe zu versenken.

Dabei darf man nie vergessen, daß wir damals geographisch in einer viel günstigeren Lage waren als es bei einem Konflikt mit irgendeinem anderen Staat möglich ist, und wir konnten daher

seinerzeit die wirksamsten Gegenmaßnahmen zur Verhinderung des Auslaufens von Handelszerstörern aus deutschen Häfen treffen.

Im November 1917 haben wir zur Sicherung unseres atlantischen Verkehrs durch die Unterseebootszone im Ozean und Englischem Kanal im ganzen — einschließlich 37 amerikanischer Zerstörer — 170 Zerstörer, Kanonenboote und Geleitboote („P" boats) einsetzen müssen. Die skandinavischen Geleitzüge erforderten außerdem 32 Fahrzeuge dieses Typs. Im Mittelmeer wurden mindestens 30 dieser Einheiten benötigt. Die Gesamtzahl dieser leichten Streitkräfte betrug demnach: 232 Fahrzeuge.

Hierbei sind die Zerstörer bei der Flotte und den Dover- und Harwichflottillen, den Hafenflottillen sowie zum Geleit für Truppentransporter, Hospitalschiffe usw. noch gar nicht berücksichtigt. Für diese Zwecke mußten etwa 217 weitere Einheiten zur Verfügung stehen. Insgesamt belief sich demnach der Bedarf auf 449 leichte Kampfschiffe!

Im Jahre 1934 besitzt die britische Marine im ganzen nur 152 Zerstörer und Flottillenführer fertig oder im Bau, und von diesen sind 108 über 12 Jahre alt. Außerdem besitzen wir noch 31 schnelle Kanonenboote. Die verfügbare Gesamtzahl beträgt demnach nur 183 für alle Verwendungszwecke. —

Man muß nun nicht die Rolle der Luftwaffe im Jahre 1917 und 1918 beim Schutz der Geleitzüge gegen U-Boote vergessen, aber es ist wenig wahrscheinlich, daß sie heute allein die Sicherung auch nur unter den günstigsten Vorbedingungen, nämlich bei gutem Wetter und in Küstennähe, übernehmen könnte. In diesem Zusammenhang muß man sich vergegenwärtigen, daß der Einsatz von Luftstreitkräften von feindlichen Schiffen aus die Gefahren für die Handelsschiffahrt auf den Dampferwegen im Ozean vermehrt.

Nach dem Vorstehenden ist es wohl kaum noch nötig zu betonen, daß die britische Admiralität in eine sehr schwierige Lage kommen würde, wenn in der nächsten Zukunft sich der Zwang zur Einführung eines Geleitzugsystems für den Handelsschutz ergäbe. Im Jahre 1917 sahen wir uns bereits sehr großen Schwierigkeiten gegenüber.

Sollte in Zukunft wieder die Admiralität vor einer ähnlichen Aufgabe stehen, so wäre die Lage erschreckend, wenn wir nicht

rechtzeitig erkennen würden, daß unsere heutige Stärke zur See unzureichend ist und rechtzeitig Anstrengungen gemacht würden, um dem Schiffsmangel abzuhelfen.

Schnelle Geleitfahrzeuge zur Sicherung gegen U-Bootsangriffe können nicht improvisiert werden. Kreuzer haben eine Bauzeit von zwei Jahren, und Kanonenboote können, soviel ich weiß, nicht in weniger als acht Monaten gebaut werden. Meines Erachtens ist es bereits höchste Zeit, Maßregeln zu treffen, um das britische Reich vor einem möglichen Unglück zu sichern.

Rückblick auf 1916

Schiffahrtslage wurde Ende 1916 ernst / Wiedergabe der Denkschrift vom 29. 10. 1916 / Folgen der verstärkten Geschützarmierung deutscher U-Boote / Technisch begabte Offiziere für Versuche / Größte Handlungsfreiheit dafür / Sitzungen des Kabinetts und der Admiralität / Angebot des Postens als Erster Seelord.

Schon zu der Zeit, da ich Oberbefehlshaber der Großen Flotte war, hatte ich mit Beängstigung die schweren Verluste der britischen Handelsschiffahrt verfolgt, welche auf U-Boote und Minen zurückzuführen waren. Bereits im Jahre 1915 hatte ich sowohl bei der Admiralität als auch beim Präsidenten des Handelsamtes („Board of Trade") dringend angeregt, daß der Neubau von Handelsschiffen nach Möglichkeit beschleunigt und verstärkt werden müßte, um bei einem weiteren Anwachsen unserer Verluste gewappnet zu sein.

Unsere Lage wurde jedoch erst gegen Ende des Jahres 1916 ernst. Zu diesem Zeitpunkt begannen die Verluste auf britischen Handelsschiffen durch U-Bootsangriffe plötzlich stark anzusteigen, und es wurde deutlich, daß nunmehr etwas Entscheidendes unternommen werden mußte, um dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten. Die britischen Verluste betrugen:

September	104 500	tons
Oktober	176 200	„
November	168 800	„
Dezember	182 200	„

Die Tonnage der übrigen Flaggen war entsprechend betroffen.

An und für sich gehörte diese Frage zwar nicht zum Aufgabenbereich des Oberbefehlshabers der Großen Flotte, aber das Problem machte auf mich persönlich einen so großen Eindruck, daß ich

mich veranlaßt fühlte, der Admiralität von Bord des Flottenflaggschiffes H. M. S. „Iron Duke" eine Denkschrift folgenden Inhalts zuzuleiten:

29. Oktober 1916.

1. Die äußerst ernste und noch im Anwachsen befindliche Drohung des deutschen U-Bootshandelskrieges ist im Augenblick die bei weitem wichtigste Frage der Seekriegführung.

2. Es scheint die ernste Gefahr zu drohen, daß die Verluste unserer Tonnage sowie die der Neutralen im Frühsommer 1917 ein derartiges Ausmaß nehmen können, daß die Einfuhr von Lebensmitteln und anderen für die Alliierten wichtigen Rohstoffen in einem Maße gestört wird, daß wir dadurch zu einem Frieden gezwungen werden, welcher mit unseren Kriegszielen stark im Widerspruch steht, und zwar obwohl die militärische Lage auf dem Kontinent an sich dies nicht rechtfertigen würde.

3. Unsere Angriffsmethoden gegen die deutschen Unterseeboote sind im Augenblick weniger erfolgreich als bisher. Die Ursache hierfür ist zunächst das Anwachsen der Größe der einzelnen deutschen U-Bootstypen, was außerdem einen vergrößerten Aktionsradius bedeutet, so daß sie in sehr entfernten Seegebieten auftreten können, wo es immer schwieriger wird, sie zu fassen. Es ist ferner Tatsache, daß sie erheblich öfter ihren Angriff getaucht durch Torpedoschuß durchführen, und dies hindert uns an der Anwendung verschiedener Angriffsverfahren, welche nur bei Überwasserangriffen von deutschen U-Booten wirksam sind. Schließlich muß berücksichtigt werden, daß die Geschützbewaffnung der deutschen Unterseeboote erheblich verstärkt wurde und wirkungsvoller geworden ist, so daß unsere kleineren Bewacher ihnen artilleristisch nicht mehr gewachsen sind, weshalb diese künftig nicht mehr ohne Unterstützung auf hoher See oder nur bei Zusammenfassung in Gruppen eingesetzt werden können, wodurch natürlich ihr Tätigkeitsgebiet eingeschränkt wird. Schließlich ist es den Deutschen gelungen, unsere verschiedenen Abwehrmethoden zu erkennen, so daß es ihnen mehr oder weniger möglich ist, ihr taktisches Verhalten danach einzurichten.

4. Es ist daher, wenn wir den Krieg erfolgreich beenden wollen, unbedingt notwendig, daß von unserer Seite neue Angriffsmittel

erdacht oder erfunden und — sobald wie möglich — frontreif gemacht werden.

5. Diese neuen Angriffsverfahren setzen wahrscheinlich neue Waffen für diesen besonderen Zweck voraus. Sie müssen mit größter Beschleunigung beschafft werden, und es ist durchaus denkbar, daß nach ihrer Einführung die bisherigen Kampfmittel und Schiffstypen abgeschafft werden müssen. So verliert beispielsweise der Bewachungsfischdampfer heutzutage in schnellem Tempo seinen Kampfwert, weil er zu langsam und mit einem zu schwachen Kaliber bestückt ist. Wenn wir auf diese Fahrzeuge nicht verzichten können, ist es jedenfalls unbedingt notwendig, daß sie sofort schwerere Geschütze erhalten.

6. Die Zerstörer sind allerdings unter gewissen Bedingungen für die U-Bootsbekämpfung sehr wertvoll — nämlich, wenn sie nicht in der weiten See eingesetzt werden und eine genügende Anzahl zur Verfügung steht. Auf freiem Meere sind sie dem U-Boot wenig gefährlich, weil dieses bei Unterwasserfahrt eine Strecke von weit über 100 Seemeilen zurücklegen kann und infolgedessen auch leicht entkommen kann, wenn es irgendwo gesichtet ist.

7. Der Zerstörer ist ferner selbstverständlich ein wirksames Defensivmittel, wenn er bei einzelnfahrenden Schiffen oder bei Geleitzügen Sicherung fährt. Für Angriffszwecke ist er jedoch technisch noch nicht genügend ausgerüstet.

8. Die meisten unserer Angriffsmittel gegen Unterseeboote sind den Anregungen unserer jungen Offiziere zu verdanken, und das erfolgversprechendste Vorgehen für das Herausarbeiten neuer technischer Ideen scheint zu sein, wenn wir einen kleinen Ausschuß von derartigen Offizieren zusammenstellen, welche bereits in der letzten Zeit erfinderische Begabung und eigene technische Ideen gezeigt haben. Sie müßten unter der Verantwortung einiger älterer Offiziere arbeiten, welche energisch genug sind, um mit größter Schnelligkeit erfolgversprechende Vorschläge zu fördern, und zu diesem Zwecke die nötigen Vollmachten haben müßten, um alle Schwierigkeiten hierbei aus dem Wege räumen zu können.

9. Ich möchte in diesem Zusammenhange hier die Namen einiger jüngerer Offiziere anführen. Es ist zunächst der Korvettenkapitän Cyril P. Ryan, der sich besonders für die Entwicklung

von Unterwasserhorchgeräten interessiert, welche möglicherweise für die Lösung dieser Aufgaben von größter Bedeutung sind. Weiterhin nenne ich den Oberleutnant zur See, Charles D. Burney, welcher sich auf einem anderen Gebiete technisch betätigt hat, und auf dessen erfinderische Begabung die Einführung eines Abwehrmittels gegen Minen zurückzuführen ist. Zweifellos gibt es noch andere Offiziere dieser Art, z. B. möchte ich den Kommodore Ellison hier nennen, der sich bereits auf einem anderen Gebiete bewährt hat. Was wir brauchen, ist die Kommandierung einer Anzahl jüngerer Offiziere zu einer Art technischen Versuchskommandos, wobei die Auswahl derselben lediglich von ihrer technischen Begabung abhängig zu machen ist.

10. Der bereits erwähnte Oberleutnant Burney hat vor kurzem bei einem Besuch auf der Flotte mir gegenüber verschiedene Vorschläge gemacht, welche meines Erachtens ausführbar sind und jedenfalls auf ihre Ausführbarkeit näher untersucht werden müßten. Beispielsweise regte er die Verwendung von Haubitzen an, mit welchen eine oder mehrere Reihen von Bomben vor die Kursrichtung eines Unterseebootes geschossen werden, sobald ein Sehrohr gesichtet worden ist. Natürlich müßten diese hochexplosiven Geschosse nach Art der Wasserbomben unter der Oberfläche detonieren, und bei dem entsprechenden Schießverfahren sollte angestrebt werden, daß mit ihnen das U-Boot so einzugabeln ist, daß es zum mindesten ernstlich beschädigt wird. Die bisherige Kriegserfahrung mit Haubitzen und Minenwerfern läßt diesen Vorschlag durchaus ausführbar erscheinen, sobald es gelingt, die Schwierigkeit einer Verkantung der schlingernden Plattform zu überwinden. Wegen der außerordentlich großen Wichtigkeit dieses Vorschlags sollte man unbedingt sofort in Versuche eintreten. Wenn hierbei aber nicht mit größter Energie vorgegangen wird, ist es kaum zu erwarten, daß wir noch rechtzeitig mit dieser Waffe zu frontbrauchbaren Resultaten kommen.

11. Ich möchte hier keine in die Einzelheiten gehenden Vorschläge unterbreiten. Ich möchte lediglich darauf drängen, daß ein Ausschuß gebildet wird, dem einzig und allein die Aufgabe gestellt wird, in der denkbar kürzesten Zeit und keinesfalls später als bis zum Frühjahr 1917 Pläne auszuarbeiten, damit wir der ernstesten

Drohung, welcher unser Weltreich sich je gegenübergesehen hat, endlich Herr werden.

Wenn in diesen Ausschuß Offiziere entsandt werden, welche die notwendige Eignung haben, habe ich die feste Zuversicht, daß es uns verhältnismäßig schnell gelingt, dem dräuenden Unheil in irgendeiner Weise erfolgreich zu begegnen. Selbstverständlich ist dabei Voraussetzung, daß die Beauftragten die größte Handlungsfreiheit haben, alle ihnen notwendig erscheinenden Versuche durchzuführen. Außerdem muß selbstverständlich ein ausreichender Stab vorgesehen werden — insbesondere genügend Zeichner und Techniker. Ferner müssen alle gewöhnlichen bürokratischen Schwierigkeiten, welche sonst bei der Beschaffung von Material und Waffen beobachtet werden müssen, aus dem Wege geräumt werden, und selbstverständlich muß der Leiter, wie ich bereits angedeutet habe, über genügend Vollmachten verfügen, wenn ein Erfolg noch rechtzeitig erzielbar sein soll.

12. Ich bedauere außerordentlich, daß es der Flotte nicht gelungen ist, in der letzten Zeit in der nördlichen Nordsee Erfolge gegen deutsche Unterseeboote zu erzielen, aber die allgemeinen Bedingungen sind hier derart, daß billigerweise mit einer Wirkung im dortigen Gebiet nicht gerechnet werden kann.

Die Gründe sind folgende: Zunächst haben die U-Boote dort soviel freien Seeraum, daß es praktisch unmöglich ist, sie auch nach etwaigem Sichten durch zur Jagd eingesetzte Zerstörer zu fassen. Außerdem muß man berücksichtigen, daß während der größten Zeit des Jahres in der Nordsee die Operationen durch schlechtes Wetter beeinträchtigt werden.

Sodann müssen wir immer damit rechnen, daß die Flotte plötzlich in See gehen muß, und es ist aus diesem Grunde nicht möglich, zahlreiche Zerstörer weitab vom Stützpunkt in See zu schicken, wobei sie im Falle, daß sie plötzlich zum Sicherungsdienst beim Gros benötigt werden, womöglich zu wenig Brennstoff haben würden.

Ich habe bereits oben ausgeführt, daß lediglich in mehr oder weniger engen Seegebieten ein Unterseeboot durch Überwasserstreitkräfte für die Dauer unter Wasser gedrückt werden kann. Ich hoffe aber, daß es uns noch gelingen wird, Verfahren zu entwickeln,

womit wir unter dieser Vorbedingung ein wirksames Gegenmittel gegen getauchte Unterseeboote finden werden.

13. Es gibt natürlich auch noch andere als technische und taktische Maßnahmen, um den Zeitraum zu verlängern, in welchem die Verluste durch die deutschen U-Boote unsere Kriegführung noch nicht zu sehr beeinflussen können. Ich denke hierbei an ein straff organisiertes System, welches es ermöglichen sollte, drahtlos mit der größten Beschleunigng die Handelsschiffahrt von gefährdeten Dampferwegen auf sichere umzuleiten. In zweiter Linie meine ich die beschleunigte Fertigstellung aller Handelsschiffe, welche zur Zeit in England und in den verbündeten Ländern im Bau sind. Der erste Vorschlag ist natürlich strategischer Art. Ich unterbreitete bereits im letzten Jahr Vorschläge in dieser Richtung. Der zweite bedeutet, daß man genügend Arbeiter für Werften und Industrie zurückstellen muß, welche sonst an der Front oder bei der Munitionsherstellung tätig sein könnten. Aber die Bereitstellung von genügend Neubauten ist bei der heutigen Lage zur See sogar wichtiger als die Mannschafts- und Munitionsfrage für die Landfront.

Schließlich möchte ich noch erwähnen, daß uns an und für sich noch der Weg offensteht, Zerstörer von der Großen Flotte und sonstigen Verbänden — z. B. dem Humber, Harwich usw. — zu detachieren, um eine besonders ausgedehnte Jagd auf U-Boote zu versuchen, sobald es uns bekannt wird, daß diese in größeren Massen in verhältnismäßig engen Gewässern, z. B. im Englischen Kanal, arbeiten. Dies bedeutete jedoch praktisch, daß wir für diesen Zeitraum vorübergehend ein Schlachtschiffgeschwader nicht in See schicken können; aber selbst dies müßte man in Kauf nehmen, wenn dadurch ein Erfolg erzielt werden könnte. Es bestünde beispielsweise die Möglichkeit, das 4. Schlachtschiffgeschwader in Rosyth zu stationieren und die dazugehörige Zerstörerflottille für diesen Zweck vorzusehen. Es wäre vorzuziehen, dieses Geschwader nicht in Scapa zu belassen, sondern nach Rosyth zu verlegen, weil die dazugehörigen Zerstörer dann womöglich doch noch Gelegenheit haben, sich vor einer in Aussicht stehenden Seeschlacht wieder mit ihrem Verband zu vereinigen.

gez. J. R. Jellicoe.

Die vorstehende Denkschrift hatte zur Folge, daß ich aufgefordert wurde, nach London zu kommen, wo ihr Inhalt vor dem Kriegskabinett mündlich behandelt wurde. Bei dieser Gelegenheit fragte man mich auch unter anderem, ob ich der Ansicht wäre, daß es richtig sei, zum Geleitzugverfahren überzugehen; aber ich erklärte meinen ablehnenden Standpunkt. Nach den mir damals erreichbaren Informationen mußte ich der Ansicht sein, daß es im Augenblick unmöglich sei, die hierbei auftretenden Schwierigkeiten zu überwinden.

Ich wußte, daß wir großen Mangel an Kreuzern und Zerstörern für Geleitdienst hatten. Vor allem hatte ich erhebliche Zweifel, ob es sich praktisch ermöglichen ließe, Handelsschiffe derartig in geschlossener Formation fahren zu lassen, daß sie von einer verhältnismäßig geringen Zerstörerzahl gedeckt werden konnten. Vor allem war ich durchaus nicht sicher, ob ich als Oberbefehlshaber der Großen Flotte in der Lage sei, zu dieser Frage Stellung nehmen zu können. Die nötigen Unterlagen hierfür standen naturgemäß nur der Admiralität zur Verfügung. In der Tat hatte ich bereits schon vor einiger Zeit bei dieser Behörde angeregt, gegen das Auftreten von Handelszerstörern und Hilfskreuzern Ozean-Konvois einzurichten, mir war aber die Mitteilung geworden, daß hierfür praktisch keine geeigneten Kriegsschiffe zur Verfügung stünden.

Alles in allem hatte ich, wie oben bereits erwähnt, keine bestimmten Vorschläge bei der Abfassung meiner Eingabe im Auge, sondern ich wollte darauf drängen, daß so schnell wie möglich ein Marineausschuß mit den nötigen Vollmachten gebildet wurde, der sich einzig und allein mit der deutschen U-Bootsdrohung befassen sollte.

Am nächsten Tage, dem 3. November 1916, nahm ich an einer großen Sitzung über diese Angelegenheit in der Admiralität teil. Hierbei waren anwesend: die einzelnen Seelords, Großadmiral Sir Arthur Wilson, der Chef des Admiralstabes und andere Herren der Admiralität. Ich begründete auch bei dieser Gelegenheit wieder meinen Vorschlag, daß ein besonders beauftragter Admiral innerhalb der Admiralität die Leitung eines Ausschusses oder einer selbständigen Abteilung erhalten sollte, deren Aufgabengebiet lediglich in der Entwicklung von U-Bootsabwehrmaßnahmen bestehen sollte.

Ich erwähnte auch, daß ich die Absicht hätte, nach meiner Rückkehr zur Großen Flotte alles zu tun, um den Erhalt von praktisch brauchbaren Gedanken und Vorschlägen in dieser Richtung zu fördern. Dies habe ich auch durchgeführt.

Der Bericht über diese Unterredung wurde vom geschäftsführenden Vorstand der Admiralität nach meiner Abreise mit dem Erfolg behandelt, daß entschieden wurde, es sollte ein besonders dafür ausgesuchter Admiral lediglich mit U-Bootsabwehrfragen befaßt werden.

Während meines Londoner Besuches hatte mich der Marineminister, Mr. Balfour, gefragt, ob ich bereit sein würde, den Oberbefehl über die Große Flotte abzugeben, um in der Admiralität diese neuen Aufgaben zu übernehmen. Ich war an dem Problem derartig interessiert, daß ich zunächst mein Einverständnis hierzu erklärte. Hierbei leitete mich besonders meine persönliche Ansicht, nach welcher wir sehr geringe Aussichten hatten, daß die deutsche Hochseeflotte noch einmal auslaufen würde, um uns Gelegenheit zu einer Seeschlacht zu geben. Diese Meinung hatte sich bei mir gebildet, weil bei jeder Gelegenheit durch die deutsche Hochseeflotte — wenn diese feststellte, daß unsere Große Flotte in See war — ihre Ausweichtaktik (retiring tactics) angewandt wurde.

Im Laufe des Tages in London kam ich jedoch bei längerem Nachdenken zu der Ansicht, daß ich unter Umständen in der Admiralität in eine schiefe Lage kommen könnte. Kurz vor meiner Abreise zur Flotte suchte ich deshalb erneut Mr. Balfour auf, um ihm zu sagen, ich sei nachträglich zu der Ansicht gekommen, daß ich doch nicht dem geschäftsführenden Vorstand der Admiralität unterstellt werden könnte.

Bevor aus diesen Besprechungen irgend etwas Positives herausgekommen war, wurde mir durch Mr. Balfour Ende November die Frage gestellt, ob ich das Oberkommando abgeben und in die Admiralität als Erster Seelord eintreten wollte. Ich nahm diesen Posten an, obwohl ich nur schweren Herzens meinen Oberbefehl mit einem so schwierigen Tätigkeitsgebiet vertauschte, dabei hatte ich wegen unseres allgemeinen Zerstörermangels besondere Bedenken, weil diese Fahrzeuge für die U-Bootsabwehr am meisten benötigt wurden.

Arbeitsweise der neugebildeten U-Bootsabwehrabteilung

Bildung einer U-Bootsabwehrabteilung / Technisch 11 Angriffswege gegen die U-Bootsgefahr / Zahlen und Lieferzeiten neuer Kampfmittel / Minen / Viele Wasserbomben ebenso wichtig wie Geleitzugsystem / Versenkungsstatistik der bewaffneten Handelsschiffe / Strategische Defensivmaßnahmen und ihre organisatorische Durchführung.

Gleich nach meinem Eintritt in die Admiralität wurde im Einverständnis mit dem neuen Marineminister Sir Edward Carson — dem Nachfolger von Mr. Balfour — die neue U-Bootsabwehrabteilung im Admiralstab gebildet. Als Leiter wurde Konteradmiral Duff von der Großen Flotte kommandiert. Von letzterer kamen auch verschiedene andere Offiziere, welche in diese Abteilung eintraten. Das ausgezeichnete Arbeiten derselben unter ihrem hervorragenden Leiter ist im 2. Band meiner Erinnerungen ausführlich geschildert.

Ich möchte im folgenden nur einiges aus ihrer Tätigkeit anführen, insbesondere was sich auf die Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen bezieht, z. B. dem Waffenamt und der Abteilung für Torpedos und Minen:

1. Ein großer Fortschritt war durch die Bereitstellung und den Einsatz von Luftstreitkräften gegen Unterseeboote zu erwarten. Aus diesem Grunde war eine enge Zusammenarbeit zwischen der Marineluftwaffe und der U-Bootsabwehrabteilung sicherzustellen.

2. Verbesserte Typen von Flugbooten, Flugzeugen und Luftschiffen, welche imstande waren, schwerere Bomben gegen U-Boote zu verwenden, wurden eingeführt, und vom Juli 1917 ab spielte auch die Luftwaffe eine wichtige Rolle bei der Sicherung der Handelsschiffahrt. Die Zusammenstellungen im Abschnitt 5 zeigen deutlich den außerordentlichen Fortschritt in dieser Hinsicht.

3. Unterwasserhorchempfänger wurden auf den U-Bootsjägern eingebaut und die Horchstationen an der Küste in großem Umfange weiter entwickelt und in Betrieb genommen.

4. Ein Minenschneider vom „Otter"-Typ wurde auch für die Handelsschiffe eingeführt und die Ausrüstung derselben damit außerordentlich beschleunigt. Die entsprechenden Zahlen waren: Am 1. Juli 1917 führten 95 britische Schiffe dies Gerät an Bord und am 1. Dezember des gleichen Jahres bereits 900! Außerdem wurden auch viele Dampfer der Verbündeten mit dem „Otter" ausgerüstet, und bis zum Ende des Krieges wurden mindestens fünfzig Fälle nachgewiesen, in welchen das Gerät verankerte Minen geschnitten hatte, welche sonst den betreffenden Schiffen gefährlich geworden wären.

5. Die Zahl der U-Bootsfallen wurde außerordentlich vermehrt. Im Juli 1917 hatten wir 78 derartige Fahrzeuge im Dienst. Inzwischen wurde es uns jedoch bis zum Herbst desselben Jahres klar, daß die U-Bootsfallen als Kampfmittel an Wirksamkeit verloren hatten, weil die U-Bootskommandanten derartig vorsichtig geworden waren, daß sie von Fall zu Fall unsere Absicht beim Aufgeben und Verlassen dieser Schiffe erkannten und nicht mehr auf sichere Artillerie-Schußentfernung herankamen. Infolgedessen wurde beschlossen, in Zukunft von weiteren Neubauten dieses Typs abzusehen.

6. Die Verwendung von Wasserbomben zum Angriff auf getauchte Unterseeboote wurde außerordentlich verstärkt, wie es aus den drei Seiten weiter angeführten Zahlen ersichtlich ist.

7. Wasserbombenwerfer wurden eingeführt.

8. Motorschnellboote zur U-Bootsjagd waren in großer Zahl serienmäßig im Bau.

9. Rauchentwickler für Handelsschiffe wurden in großem Maßstabe an Bord gegeben. Ihr Rauchschleier sollte die Dampfer dem Wirkungsfeuer von über Wasser angreifenden Unterseebooten entziehen. Ende August 1917 waren bereits 2174 derartige Geräte an Bord von Handelsschiffen gegeben, Ende Oktober 3595, am 25. Dezember 1917 4078.

10. Nach Schießübungen gegen das Modell eines deutschen Unterseebootes wurde gegen U-Boote verbesserte Munition eingeführt.

11. Von besonderer Bedeutung zur Bekämpfung des deutschen U-Bootkrieges war die Einführung eines neuen Minentyps, Mark H, welcher technisch sehr erfolgreich war.

Die britische Marine hatte bis dahin hinsichtlich der Minen nicht nur einen erheblichen Mangel an Beständen gehabt, sondern es waren auch technische Beanstandungen an den eingeführten Typen aufgetreten.

Wegen des zu geringen Minenbestandes erinnere ich mich übrigens noch genau an unsere Schwierigkeiten bei der Bewilligung des Marinehaushaltes, als ich vor dem Kriege im Jahre 1906 und 1907 Leiter des Waffenamtes war. Wegen der damaligen Abstriche war es uns seinerzeit absolut unmöglich, auch nur für unsere damaligen außerordentlich bescheidenen Bedürfnisse genügend Minenmaterial bereitzustellen. Über die weitere geschichtliche Entwicklung der Minenwaffe vom Jahre 1907 ab bin ich nicht genau im Bilde. Es stellte sich jedoch sofort nach Kriegsbeginn heraus, daß unser Minentyp — sowohl gegen Überwasser- als auch Unterwasserfahrzeuge — technisch außerordentlich unzuverlässig war.

Erst zu Beginn des Jahres 1917 gelang uns die Konstruktion eines vollwertigen Minentyps. Sobald die praktischen Versuche damit erfolgreich abgeschlossen waren, wurden Aufträge auf 100000 Stück vergeben, und der Leiter unserer Abteilung für Torpedos und Minen tat alles, um die schnellstmögliche Fertigstellung sicherzustellen. Die ersten Lieferungen erfolgten daher im Juli 1917, und wir begannen sofort damit, in größtem Maßstabe die Helgoländer Bucht, die Straße von Dover sowie andere Seegebiete zu verseuchen. Während wir im Jahre 1915 und 1916 nur 6177 Minen in der Helgoländer Bucht geworfen hatten, war die entsprechende Zahl nur für die letzten drei Monate des Jahres 1917 10 389 bei einer Gesamtfertigstellung von 12 450 in diesem Vierteljahr. Ein Teil davon wurde auch bei Dover verwandt, und die Ergebnisse waren sowohl dort als auch in der Deutschen Bucht sehr zufriedenstellend. Natürlich hatte diese erhebliche Steigerung unserer Minentätigkeit zur Folge, daß wir eine sehr große Anzahl

von Schiffen neu zum Minenlegen einrichten mußten. Die Oberleitung hierbei hatte Admiral R. N. Ommaney, C. B.

Selbstverständlich brauchten wir für die eben erwähnten Maßnahmen Zeit und wieder Zeit, und ich war mir wohl bewußt, daß sie erst nach wenigen Monaten wirksam werden konnten. Die Erkenntnis dieser Tatsache beunruhigte mich natürlicherweise ganz außerordentlich. Besonders für die Beschaffung von Wasserbomben für Zerstörer kann man jetzt einen guten Überblick bekommen, wieviel Zeit für das Wirksamwerden der neuen Maßnahmen nötig war.

Im Januar 1917 erlaubte uns die laufende Beschaffung nur, jedem Zerstörer vier Stück an Bord zu geben. Es war aber natürlich ganz klar, daß dies absolut nicht genügte, wenn man getauchte Unterseeboote planmäßig damit angreifen und vernichten wollte. Infolgedessen wurde eine sehr große Zahl in Bestellung gegeben. Im Juli 1917 war es uns aber trotz größter Anstrengungen nur gelungen, die wöchentliche Ablieferung auf 140 Stück zu erhöhen. Ende 1917 stieg die Zahl für die Wochenleistung bereits auf 800 und war noch weiter im Steigen. Mit anderen Worten, zu Beginn 1917 konnten wir nur monatlich 100 bis 300 Wasserbomben verbrauchen, während im letzten Halbjahr des Krieges durchschnittlich 2000 Stück im Monat dafür zur Verfügung standen.

Während — wie gesagt — ursprünglich jeder Zerstörer nur vier Wasserbomben an Bord hatte, waren es Anfang 1918 bereits zwischen 30 bis 40 Stück. Es ist heute ganz außer allem Zweifel, daß das erheblich verstärkte Werfen von Wasserbomben in großem Umfange dazu beitrug, daß der U-Bootskrieg fehlschlug. Wir haben Äußerungen von deutschen U-Bootsoffizieren, wonach dieses Angriffsmittel die Nerven und Angriffskraft stark beeindruckte. Die Fälle, in welchen versehentlich unsere eigenen U-Boote von unseren Kriegsschiffen für feindliche gehalten wurden, bewiesen unseren U-Bootsoffizieren übrigens praktisch, daß die Deutschen mit ihrer Beurteilung der Wirkung von Wasserbomben recht hatten.

Ich glaube nicht, daß die Einführung des Geleitzugsystems allein den U-Bootskrieg zum Scheitern gebracht hätte, wenn die Sicherungsfahrzeuge nicht Hand in Hand damit sehr reichlich Wasserbomben zur Verfügung gehabt hätten. Man kann sogar sagen,

daß erst diese starke Ausrüstung mit Wasserbomben unsere Geleitfahrzeuge instand setzte, gegen angreifende U-Boote auch wieder offensiv vorzugehen. Dies ergibt sich auch aus den Verlustzahlen deutscher U-Boote durch die Konvoibegleiter. Im Jahre 1918 verzeichneten wir elf, während 1917 nur ein einziger Verlust darauf zurückzuführen war.

Auch ein anderer Punkt, nämlich die Beschaffung von Geschützen zur Ausrüstung von Handelsschiffen, wurde energisch angepackt. Außerdem wurde die Zahl der bewaffneten Dampfer erheblich erhöht. Diese defensive Bestückung von Handelsschiffen war bereits vor dem Kriege in kleinem Umfange vorbereitet und zwar als Schutz gegen feindliche Hilfskreuzer. Da wir zunächst nicht genügend Kanonen zur Verfügung hatten, wurde ein System ausgearbeitet, um sie je nach Bedarf auf einem Dampfer aus- und auf einem anderen Dampfer wieder einzubauen.

Die genauen Zahlen waren folgende: Im September 1916 hatten wir 1749 Dampfer zur Anbordgabe von Geschützen hergerichtet. Am 22. Februar 1917 waren es bereits 2899; am 15. Mai 1917: 3253 und am 31. Dezember 1917: 3656 Schiffe.

Die Zahl der Kanonen, welche im Dezember 1916 für diesen Zweck verfügbar waren, belief sich nur auf 1420. Im Laufe des Jahres 1917 wurden weitere 2986 Geschütze bereitgestellt, wobei eine große Zahl derselben von Frankreich und Japan geliefert wurde. Es zeigte sich bald, daß diese Bewaffnung bei Artillerieangriffen deutscher Unterseeboote von großem Werte war, was aus den folgenden genauen Zahlen hervorgeht:

Vom 1. Januar 1916 bis 25. Januar 1917 wurden im ganzen 310 britische Schiffe angegriffen, welche zur Verteidigung bewaffnet waren. Diesen gelang es in 236 Fällen zu entkommen, 62 wurden ohne Warnung durch Torpedoschuß versenkt, und es gelang den deutschen U-Booten nur 12 durch Artillerie zu vernichten. Die entsprechenden Zahlen bei den unbewaffneten Schiffen während derselben Zeit waren folgende: Es wurden 302 Schiffe angegriffen. Lediglich 67 konnten entkommen, 30 wurden ohne Warnung mit Torpedos versenkt und 205 durch Geschützfeuer oder Sprengpatronen!

Abgesehen von diesem Bewaffnen von Handelsdampfern gegen U-Bootsangriffe wurde gegen Ende 1916 die Seeschiffahrt im Mittelmeer und beim Ansteuern der britischen Küsten durch folgende Maßnahmen nach Möglichkeit geschützt:

1. Wir hatten eine besondere Organisation eingerichtet, welche den für diesen Zweck in verschiedene Häfen kommandierten Seeoffizieren die Möglichkeit gab, der Handelsschiffahrt bestimmte Dampferwege vorzuschreiben.

2. In den einzelnen Seegebieten waren örtliche Bewachungsflottillen stationiert, welche sich aus bewaffneten Fischdampfern, Dampfyachten und einigen Kanonenboote zusammensetzten und gewisse Ansteuerungsgebiete in der Nähe der englischen Küste und im Mittelmeeer überwachten.

3. Sobald irgendwo Unterseeboote gemeldet waren, wurde dort eine U-Bootsjagd durchgeführt.

4. In kleinem Maßstabe waren getarnte U-Bootsfallen mit offensiver Geschützarmierung in Tätigkeit.

5. Bei drohender U-Bootsgefahr wurde in den gefährdeten Küstenabschnitten das Auslaufen verboten.

Abgesehen von den oben erwähnten örtlichen Bewachungsstreitkräften (local patrol flotillas) stand uns Ende 1916 für den Handelsschutz lediglich eine Flottille von 14 Zerstörern in Devonport zur Verfügung. Diese Fahrzeuge mußten sich jedoch vollständig der Aufgabe widmen, Truppentransportschiffe oder Dampfer mit für unsere Kriegführung besonders wichtigen Ladungen (Munition usw.) durch das durch U-Boote gefährdete Gebiet zu geleiten. Im übrigen war die Verteilung so, daß die Fischdampfer und Dampfyachten der örtlichen Bewachung die Dampferwege unter der Küste kontrollierten, während die wenigen U-Bootsfallen und Kanonenboote die Ansteuerungswege abpatrouillierten.

Die Erklärung des uneingeschränkten U-Bootskrieges von deutscher Seite im Februar 1917 beunruhigte natürlich die Admiralität aufs äußerste. Die erste Gegenmaßnahme bestand darin, daß wir in jedem der vier Ansteuerungsgebiete (approach areas) des Vereinigten Königreiches fünf verschiedene feste Dampferwege vorschrieben, an welche sich der Verkehr genau zu halten hatte und welche von Zeit zu Zeit in bestimmten Zeiträumen gewechselt wur-

den. Dabei wurden die Sicherungsstreitkräfte auf den jeweiligen Dampferweg gelegt, und es kam jedesmal darauf an, den Verkehr umzuleiten, bevor die deutschen Unterseeboote feststellen konnten, wo gerade der Verkehr entlangging.

Ein weiterer Vorteil dieses Verfahrens bestand darin, daß die Bewachung auf dem in Benutzung befindlichen Dampferweg erheblich zahlreicher sein konnte, als wenn sie sich über ein großes Seegebiet zerstreuen mußte, und infolgedessen bestand auch eine größere Wahrscheinlichkeit, die Besatzungen von versenkten Schiffen zu retten. Gegen diese Regelung konnte man — wie übrigens gegen alle, bei welchen Dampferwege abpatrouilliert wurden — einwenden, daß nach einer gewissen Zeit die U-Bootskommandanten dahinterkommen mußten, daß sie aus dem bloßen Sichten von Bewachern im fraglichen Seegebiet darauf schließen konnten, wo Dampferverkehr zu erwarten war. Bis zu einem gewissen Grade bot die Tatsache der regelmäßigen Umleitung auf einen anderen Kurs dagegen Abhilfe.

Nach dem Übergang zum uneingeschränkten U-Bootskrieg führten wir auch sofort einen gesicherten Dampferkurs längs der englischen Küste ein. Dieser lief soweit wie irgend möglich dicht unter Land. Dort stand der Verkehr unter dauernder Beobachtung von Signalstationen und Überwasser- und Luftstreitkräften. Außerdem konnten die deutschen Unterseeboote wegen der geringen Wassertiefe dort schlecht getaucht arbeiten. Für diesen Zweck wurde eine weitere Zerstörerflottille von zehn Booten aus dem Verbande der Großen Flotte genommen und gleichfalls nach Devonport verlegt. Infolge dieser Maßnahmen verminderten sich unsere Verluste durch deutsche Artillerieangriffe im Kanal und an den Küsten von Cornwall und Irland sehr erheblich. Gegenüber der Torpedierung ohne Warnung hatten sie jedoch wenig Erfolg.

Weiterhin hatten wir bereits seit dem Jahre 1915 eine Organisation geschaffen, welche es ermöglichte, Dampfer mit besonders wertvollen Ladungen — insbesondere Munition — in See aufzunehmen und in den Hafen zu geleiten, und dies wurde bis Anfang 1917 fortgesetzt. Man kann die Inanspruchnahme unserer wenigen Zerstörer für diesen Zweck ermessen, wenn man weiß, daß während des ersten Vierteljahres 1917 die Zahl dieser Schiffe, welche

besonders gesichert werden mußten, im Durchschnitt täglich 4,34 betrug!

Im März 1917 zeigte sich jedoch die Notwendigkeit, die Schutzmaßnahmen für diese Dampfer, welche übrigens in Charter für die Regierung fuhren, zu ändern. Es wurden ihnen besondere Kurse durch Seegebiete vorgeschrieben, in denen soviel wie möglich Bewachung war. Aber selbst trotz dieser Anordnung waren unsere Verluste während des uneingeschränkten U-Bootskrieges schwer. Von Juni dieses Jahres an wurde jedoch ein Geleitzugsystem eingeführt, und es wurde allmählich ausgebaut, so schnell wie Sicherungsstreitkräfte dafür zur Verfügung gestellt werden konnten.

Viertes Kapitel

Finden offensiver Lösungen Voraussetzung für Enderfolg

Aufzählung der offensiven Möglichkeiten / Endgültiger Erfolg nur durch angriffsweises Vorgehen / Einziges mögliches deutsches Kampfziel: Vernichtung der britischen Großen Flotte! / „Fleet in beeing" nur denkbar für Verteidiger der Seeherrschaft / Geringe Bedrohung der britischen Seeverbindungen durch deutsche Hilfskreuzer / Aber die U-Boote! / Ihre örtliche Seeherrschaft nimmt 1917 erheblichen Umfang an / Aufbieten Tausender kleiner Fahrzeuge dagegen / Deckung durch Große Flotte / Hochseeflotte und U-Boote / Gefährlichster Gegner in südlicher Nordsee: Deutsche Zerstörer und U-Boote / Stärkeverhältnis beider Gegner / Verlust der Seeherrschaft gleichbedeutend mit Verlust des Krieges.

Im vorhergehenden Abschnitt skizzierte ich kurz die Methoden, welche hauptsächlich defensiver Art waren und auf welche die Admiralität in den ersten Monaten 1917 zurückgreifen mußte, weil gegenüber der großen Gefahr für unser Reich und unsere Alliierten durch den verstärkten deutschen U-Bootskrieg gegen britische, alliierte und neutrale Tonnage — in Ermangelung von etwas Besserem — sofort Gegenmaßnahmen ergriffen werden mußten.

Ich komme nun zur Betrachtung unserer offensiven Gegenmaßnahmen, an welchen wir arbeiteten, um das Übel mit der Wurzel auszurotten, sowie zur Einführung des Geleitzugsystems. Ich möchte aber vorher kurz noch die Linie unserer Marinepolitik unter den verschiedenen Kriegskabinetten, einschließlich dem von 1917, aufzeigen. Die Grundgedanken blieben vom Kriegsausbruch bis zu seiner Beendigung dieselben.

Im August 1917 hat ein besonderer Marineausschuß von Kabinettsmitgliedern, alle Fragen unserer Kriegspolitik genau untersucht. Was unsere zukünftige Marinepolitik anbetraf, hatte diese Nachprüfung lediglich die Empfehlung als Ergebnis, das bereits in der Einführung begriffene Konvoisystem weiter auszubauen, und den Rat, in dem Bestreben, neue offensive Pläne gegen die deutschen U-Boote und ihre Stützpunkte auszuarbeiten, nicht nachzulassen.

Der Grundgedanke der britischen Seestrategie war stets der,

auf den Feind einen derartigen Druck auszuüben, daß er gezwungen wurde, unsere Bedingungen anzunehmen.

Man konnte ein endgültiges Ergebnis nur durch angriffsweises Vorgehen erzielen. Wir hatten aber auch defensive Gesichtspunkte zu berücksichtigen, weil die Existenz des britischen Weltreiches vollkommen von der Herrschaft über seine Seeverbindungen abhängt. Die britische Flotte hatte während des Krieges die Aufgabe, die überseeischen Verbindungen zu unseren Heeren in Frankreich und Übersee sicherzustellen, den feindlichen Handel zu stoppen, den eigenen und den unserer Verbündeten zu schützen sowie schließlich unsere Küsten vor einem Landungsversuch zu sichern. Die Vorbedingung hierfür war unsere Seeherrschaft. Es war uns bereits kurz nach Kriegsausbruch gelungen, dieselbe über Wasser sicherzustellen, und dagegen gab es für die Deutschen nur ein mögliches Ziel: Die Vernichtung der britischen Großen Flotte durch eine Seeschlacht.

Die deutsche Flotte jedoch war während des ganzen Weltkrieges einer Schlachtentscheidung ausgewichen, mit Ausnahme von solchen Fällen, wo die Verbandsführer annahmen, daß sie in Gefechtsfühlung mit unterlegenen britischen Streitkräften kamen. Sie hatten sich für den strategischen Gedanken einer „Fleet in being" entschieden. In früheren Seekriegen hatten wir auch manchmal dies Verfahren gewählt, aber dabei stets die Seeherrschaft behalten.

Der Eintritt des Unterseebootes in den Seekrieg schaffte unabhängig von den großen Kampfflotten ganz neue Verhältnisse, und besonders im Jahre 1917 konnten die deutschen U-Boote in erheblichem Umfange eine örtliche Seeherrschaft ausüben.

Um dieser Gefahr zu begegnen, mußten wir unbedingt offensiv und defensiv neue Maßnahmen entwickeln. Eine Angriffsmöglichkeit unsererseits war durch die Unsichtbarkeit des Gegners außerordentlich erschwert. Seine Stützpunkte waren für einen Angriff von See aus unverwundbar. Defensiv mußten wir auf Konvois, Geleit, Minensuchen usw. zurückgreifen. Wir hatten zwar den deutschen Überseehandel vollkommen von der freien See vertrieben, zu Lande konnte jedoch der Handel mit neutralen angrenzenden Ländern nicht unterbunden werden. Die einzige Bedrohung unseres Überseehandels von deutscher Seite beschränkte sich — abgesehen von den

U-Booten — auf ein oder zwei als Handelsschiffe getarnte Hilfskreuzer.

Bei unserem Versuch, den deutschen U-Bootskrieg zum Scheitern zu bringen, mußten wir Tausende kleiner Fahrzeuge zum Konvoidienst, für Bewachungszwecke und zum Geleit einzelner Dampfer einsetzen, und alle diese Einheiten waren für ihre Deckung vollkommen auf unsere Große Flotte angewiesen. Übrigens mußten sich die deutschen U-Boote bis zu einem gewissen Grade in ähnlicher Weise auf die deutsche Hochseeflotte für eine erfolgreiche Durchführung ihrer Operationen stützen.

Die britische Große Flotte hatte in erster Linie die Nordsee und ihre Ausgänge vollkommen zu überwachen, um zu verhindern, daß deutsche Handelszerstörer wieder in der Atlantik ausbrächen. Außerdem mußte die Lage ihrer Stützpunkte so gewählt werden, daß sie unser 10. Kreuzergeschwader usw., welches die eigentliche Blockadearbeit ausführte, jederzeit decken konnte. In vereinzelten Fällen war es, wie gesagt, deutschen getarnten Hilfskreuzern gelungen, durch unsere Überwachungslinien in der nördlichen Nordsee nach dem Atlantik durchzuschlüpfen, es bestand aber jederzeit die Möglichkeit, daß auch deutsche Kreuzer oder Schlachtkreuzer zu einem Angriff auf unsere Atlantik-Geleitzüge oder den skandinavischen Konvoiverkehr angesetzt wurden.

Gegen die Wahl von Scapa Flow als Basis für die britische Große Flotte sprach die Schwierigkeit, einen deutschen Angriff auf die englische Ostküste von dort aus zu verhindern. Aus diesem Grunde war eigentlich Rosyth als Stützpunkt für das Gros vorgesehen. In großem Umfange waren dort vor Kriegsausbruch bereits Vorkehrungen getroffen, es dauerte jedoch trotzdem sehr lange, bis die unbedingt benötigten Sperrmaßnahmen gegen U-Bootsangriffe zur Ausführung kamen. Es ist sicher, daß Rosyth strategisch günstiger als Scapa Flow lag, wenn man die zur Beschießung unserer Ostküste eingesetzten deutschen Seestreitkräfte abschneiden oder die deutsche Hochseeflotte bei einem Auslaufen zum Kampfe stellen wollte.

Ein Nachteil jedoch war auf alle Fälle, daß die Kontrolle über die nördlichen Ausgänge aus der Nordsee von Rosyth nicht so leicht durchgeführt werden konnte wie von Scapa Flow. Außer-

dem hatte Sir David Beatty recht, als er mir in einem Brief am 8. Februar 1915 schrieb, daß unsere Schlachtflotte erheblich leichter durch Unterseebootsangriffe gefährdet werden konnte, wenn sie jedesmal von Rosyth in See gehen mußte, während die örtlichen Verhältnisse bei Scapa Flow erheblich günstiger waren.

In der südlichen Nordsee mußten wir uns ganz auf unsere leichten Seestreitkräfte in Harwich und Dover verlassen, um das dortige Seeegebiet gegen die deutsche Hochseestreitkräfte zu decken. Als Rückhalt für diese Flottillen legten wir im Jahre 1917 ein Schlachtschiffgeschwader in den Medway, außerdem bildeten die Fahrwasserverhältnisse im Dovergebiet sowie verschiedene Minengebiete usw. ein gewisses Operationshindernis für die deutsche Hochseeflotte. Unser Hauptgegner im dortigen Gebiet waren aber die deutschen Zerstörer und Unterseeboote, welche sich auf Brügge, Zeebrügge und Ostende stützten.

Was eine eventuelle Landung in England anbetraf, so hielt die britische Admiralität eine solche im Jahre 1917 für außerordentlich unwahrscheinlich.

Im Juni dieses Jahres hatte ich für das Kriegskabinett zu Informationszwecken eine Übersichtskarte anfertigen lassen, aus welcher man die Verteilung unserer Seestreitkräfte ersah. Ferner konnte man aus ihr die durchschnittliche Stärke unserer Großen Flotte und der deutschen Hochseeflotte entnehmen, falls es in einem von deutscher Seite frei gewählten Augenblick zu einer Seeschlacht kommen würde.

Es ging daraus hervor, daß wir jederzeit dreißig Großkampfschiffe vom Dreadnought-Typ gegen neunzehn deutsche und sieben Vor-Dreadnoughts zur Stelle haben würden. Das Verhältnis der Schlachtkreuzerzahlen zwischen uns und den Deutschen sollte wie 8 : 5 sein. Bei Beurteilung dieses Zahlenverhältnisses muß man jedoch berücksichtigen, daß unsere Großkampfschiffe in Panzerung und Unterwasserschutz gegenüber den deutschen stark unterlegen waren.

An leichten Kreuzern konnten wir den 20 deutschen 27 britische entgegenstellen. Dies vermochte der Gegner jedoch dadurch auszugleichen, daß ihm zahlreiche Zeppeline für Luftaufklärung über weite Strecken zur Verfügung standen.

In bezug auf die der Flotte unterstellten Zerstörer konnten die Deutschen noch zahlenmäßig stark überlegen sein, außerdem mußte man dabei berücksichtigen, daß unsere Flottenzerstörer ständig durch Abgaben geschwächt wurden und zwar insbesondere für den Geleitdienst beim Ein- und Auslaufen von Hilfskreuzern des 10. Kreuzergeschwaders, beim skandinavischen Konvoi und unseren verschiedenen Kreuzergeschwadern, welche häufig Vorstöße in die Nordsee unternahmen. Es ist klar, daß wir wegen dieser Nebenaufgaben stets mit zahlenmäßig nicht erfaßbaren zusätzlichen Abgängen zu rechnen hatten, wenn unsere Große Flotte zur Entscheidungsschlacht mit der deutschen Hochseeflotte plötzlich auslaufen mußte.

Das Problem unserer Strategie hat erklärlicherweise vom Kriegsausbruch an die führenden Admirale unserer Großen Flotte stark beschäftigt, und ich habe jede Gelegenheit wahrgenommen, strategische Fragen mit ihnen zu erörtern, und habe oft wertvolle Anregungen von ihnen erhalten und berücksichtigt. Im November 1916 hat beispielsweise — kurz bevor ich meinen Oberbefehl über die Große Flotte niederlegte — der damalige Chef des 4. Schlachtschiffgeschwaders, Admiral Sir Doveton Sturdee, seine strategischen Ansichten in einer sehr interessanten Denkschrift niedergelegt, welche im nächsten Abschnitt wörtlich wiedergegeben werden soll. Sturdee war bei Ausbruch des Krieges Leiter des damaligen Admiralitätsstabes (Admirality War Staff) gewesen.

Er teilte mir übrigens mit, daß er eine weitere Ausfertigung seiner Arbeit dem Ersten Seelord, Sir Henry Jackson, zugeleitet habe. Persönlich hatte ich selbstverständlich auch dafür Verständnis, daß von verschiedenen Seiten ein offensiverer Einsatz unserer Flotte erwartet wurde. Aber andererseits hatte ich die feste Überzeugung, daß ein Beschießen der deutschen Küstenbefestigungen und die Annahme einer Seeschlacht durch unsere Große Flotte in der Nähe von Helgoland, wo von deutscher Seite Minen, Unterseeboote und Zerstörer sehr wirksam eingesetzt werden konnten, lediglich bedeutet hätte, daß wir auf die deutschen Absichten eingingen. Dabei lag ein Verlust unserer Seeherrschaft durchaus im Bereich der Möglichkeit, und dies hätte gleichzeitig für uns den Verlust des ganzen Krieges bedeutet.

Fünftes Kapitel

Grundlagen der britischen Seestrategie und der August 1914 nach Admiral Sturdee

Veröffentlichung der geheimen Denkschrift von Admiral Sturdee / Ist die britische Seestrategie richtig? / Angriffsgeist und Lehren der Seekriegsgeschichte / Warum kein Angriff auf die deutsche Küste? / Rückwirkungen der Landmacht auf Möglichkeiten der Seemacht / Angewandte Seekriegsgeschichte / Strategische Lage gegenüber Deutschland 1914 / Die britischen militärischen Aufgaben / Sollen die deutschen Küstenbefestigungen angegriffen werden? / Die deutsche Lage in der Ostsee ähnlich / Strom der Ablösungstruppen und Munitionszufuhr über Englischen Kanal darf bis Kriegsende niemals unterbrochen werden / Nelsons Erfahrungen und die Neuzeit.

„Einige Bemerkungen über die grundlegende Seestrategie des Krieges."

Von Admiral Sir Doveton Sturdee.

1. Durch verschiedene Zeitungsartikel, welche der bisherige Marineminister Mr. Winston Churchill geschrieben hat, wurden bei vielen Leuten Zweifel erregt, ob unsere Seestrategie während des bisherigen Kriegsverlaufes im allgemeinen richtig war. Es ist merkwürdig, daß Churchill jetzt zu dem Problem eine genau entgegengesetzte Stellung einnimmt, als während seiner Amtszeit, da er sich als verantwortlicher Minister in der Öffentlichkeit äußern mußte.

Zwar wird selten in der Presse darüber gesprochen, es läßt sich jedoch nicht ableugnen, daß sich unsere Nation innerlich mit der Frage beschäftigt, ob wir nicht von unserer Flotte mehr erwarten könnten, da sie eine große Überlegenheit über den Gegner besitzt. In der Zeit zwischen 1900 und 1914 — also zu einer Zeit, in welcher die deutsche Flotte aufgebaut und entwickelt wurde — wurde bekanntlich soviel über ein offensives Vorgehen unsererseits geschrieben und gesprochen, daß ein gewisser Nachhall dieser Gedanken noch heute vorhanden sein muß.

Es gab damals viele Leute, und zwar zweifellos solche ohne nähere Fachkenntnisse, welche den Standpunkt vertraten, daß wir den deutschen Flottenbau durch Drohung mit einem Präventivkriege verhindern sollten. Sie vergaßen dabei die Lehren unserer jüngsten Seekriegsgeschichte, wenn sie es sich leicht vorstellten, daß in diesem Falle eine überlegene Flotte ihr Ziel erreichen könnte, ohne daß man gleichzeitig für die Aufstellung einer nennenswerten Armee Vorsorge trifft. Eine allgemeine Unkenntnis früherer geschichtlicher Erfahrungen verführt leicht zu der falschen Ansicht, daß es die Admiralität und die Marine heute an Angriffsgeist allgemein fehlen lassen, und die Folge ist, daß den wirklichen Leistungen der Flotte leicht die gebührende Anerkennung versagt bleibt.

2. Nachdem ich während der ersten drei Kriegsmonate Leiter des Admiralitätsstabes und von da an als Admiral eingeschiffter Seebefehlshaber gewesen bin, möchte ich jetzt in folgendem meine Gedanken auf Grund meiner bisherigen Kriegserfahrung niederschreiben.

3. Ich möchte vorwegschicken, daß ich mit unserer augenblicklichen Strategie zur See vollkommen einig gehe. Sie steht im Einklang mit unserer früheren Marinegeschichte, den Seekriegserfahrungen anderer Mächte in den letzten Jahrzehnten sowie mit der unsrigen im Verlauf des bisherigen Seekrieges.

4. Etwaiger Kritik an der Tatsache, daß wir niemals die deutsche Küste beschossen haben, möchte ich entgegenhalten, daß es seit alter Zeit stets eine Streitfrage zwischen den Fachleuten gewesen ist, ob man Schiffe gegen Landbefestigungen einsetzen solle.

Es ergibt sich aus unserer früheren Marinegeschichte, daß unsere Vorfahren, mit wenigen Ausnahmen, es stets vermieden haben, eine Flotte gegen einen gut befestigten Stützpunkt anzusetzen, jedenfalls, wenn dieser im Besitz einer starken und militärisch vollwertigen Macht war.

Vieles spricht dafür, daß dies heutzutage noch mehr als für die Vergangenheit gilt. Es scheint so, als ob die Erfindungen der Neuzeit die Angriffsmöglichkeiten von See aus ungünstig beeinflußt haben:

a) In erster Linie bleibt der schon früher bestehende Nachteil zu berücksichtigen, daß ein Schiff mit seinen Geschützen zum Sinken

gebracht werden kann, während dies bei Küstenbefestigungen nicht möglich ist.

b) Zweitens ist ein Schiff dadurch benachteiligt, daß es sich gegen den Horizont gut abzeichnet. Es bietet also ein sehr gutes Ziel für die gegnerische Küstenbatterie. Außerdem stehen seine Kanonen auf engem Platz beisammen, während Küstengeschütze weit voneinander entfernt und vom Schiff aus fast unsichtbar eingebaut werden können. Der gesamte von Land aus bestrichene Seeraum kann für die Aufschlagbeobachtung durch Bojen usw. genau bezeichnet werden, außerdem geschieht die Feuerleitung einer Küstenbatterie mit außerordentlich genauen Instrumenten, und es ist so gut wie sicher, daß auf einem feindlichen Schiff, welches in die Reichweite ihrer Geschütze gerät, sofort Treffer erzielt werden.

c) Man kann zwar auf alle mögliche Weise die Aufstellung der Schiffsgeschütze verbessern, aber die Küstenbatterie wird doch immer im Vorteil bleiben. Sicherlich hat der Fortschritt der modernen Technik gegen das Schiff und für die Küstenbefestigung gearbeitet. Hierbei wird zunächst die Bedeutung der Torpedos und Minen, welche lediglich gegen Schiffe wirksam sind, vollkommen außer acht gelassen.

5. Der jetzige Generalmajor Callwell schreibt im Jahre 1915 in seinem Werke „Militärische Operationen und Seeherrschaft", nachdem er auf Seite 165 diese Fragen von der historischen Seite beleuchtet hat, zusammenfassend folgendes:

„Wenn Frankreich als der zur See Schwächere während des Krieges zwischen der Revolution und dem britischen Weltreich zu Lande ohnmächtig gewesen wäre, so wären unsere Admirale Bridport, St. Vincent und Collingwood nicht gezwungen worden, bei jedem Wetter viele Monate lang vor dem französischen Kriegshafen Brest zu kreuzen. Auch Nelson hätte es nicht nötig gehabt, mit gebrechlichen Schiffen ununterbrochen eine Bewachung aufrechtzuerhalten, um stets die Möglichkeit zu haben, seinen Gegner La Touche Treville zu schlagen oder zu verfolgen, sobald es diesem gelang, aus Toulon auszubrechen. Der Seekrieg wäre dann ganz anders verlaufen."

Ich führe dies wörtlich an, denn die Lage zur See scheint mir heute genau die gleiche zu sein.

Das genannte Werk ist überhaupt in jeder Weise beachtenswert.

6. Der Angriff der britischen Flotte unter dem Befehl Nelsons im Jahre 1801 auf die dänische in Kopenhagen ist eine der wenigen Ausnahmen von der allgemeinen Regel, daß man niemals einen Flottenverband zum Angriff auf Schiffe ansetzen soll, welche durch nennenswerte Landbefestigungen gedeckt werden. Aber auch in diesem geglücktem Ausnahmefall ist es eine geschichtliche Tatsache, daß die Lage mehrfach für uns außerordentlich kritisch war.

Das erfolgreiche Bombardement von Algier im Jahre 1816 durch Lord Exmouth ist gleichfalls eine Ausnahme, und zwar eine sehr bedeutungsvolle.

7. Dagegen muß man sich die verschiedenen nicht durchgeführten Pläne ins Gedächtnis zurückrufen, welche in den Jahren zwischen 1793 und 1808 britischerseits ausgearbeitet wurden, um die französischen Kriegshäfen von Brest und Toulon von See aus anzugreifen (s. Admirality Library and Record Office). Sie sind anscheinend in der Admiralität ernstlich erwogen und dem obersten Seebefehlshaber zugeleitet worden. Dieser hat jedoch die Ausführung in jedem Falle abgelehnt, falls ihm nicht Armeestreitkräfte in ausreichendem Maße zur Verfügung gestellt würden.

In moderner Zeit machten wir die Erfahrung, daß die Niederkämpfung der Küstenbefestigungen von Sebastopol infolge der zahlreichen schweren Beschädigungen auf den Schiffen abgebrochen werden mußte.

Außerdem war im Jahre 1882 das Ergebnis der Beschießung von Alexandria sehr enttäuschend. Zwar bröckelten die Steinwälle der Forts unter dem Eisenhagel der Flotte, aber sehr wenige Geschütze wurden durch direkte Treffer außer Gefecht gesetzt. In größerer Zahl wurden allerdings Kanonen dadurch unklar, daß Sand und Steinsplitter die Gleitbahnen unbrauchbar machten, so daß beim Abschuß die Pivotbolzen rissen und Lafetten und Rohre umgeworfen wurden.

Zwei Vorderlader (von 7"—6½ ton), welche in einem erst kurz vorher errichteten Erdwerke der „Hospital-Redoute" eingebaut waren, hielten über eine Stunde lang das Feuer von vier Schlachtschiffen

auf eine Entfernung von 2500 bis 3000 Yards (2700 m) aus. Diese beiden Geschütze waren noch voll gefechtsbereit, als gegen 5 Uhr nachmittags das Bombardement eingestellt wurde. Lediglich eine Geschützbedienung war durch Schrapnell-Treffer ausgefallen.

Während des spanisch-amerikanischen Krieges im Jahre 1898 lehnte der als sehr energisch bekannte Admiral Sampson das Ansuchen von General Shafter, mit der Flotte gewaltsam die Einfahrt nach Santiago zu erzwingen, ab, obwohl hier der Hafeneingang lediglich durch zwei oder drei ziemlich veraltete Forts verteidigt wurde. Sampson vermutete, daß das Fahrwasser mit Minen verseucht wäre. Schließlich zwang die zu Lande vorrückende Armee das spanische Geschwader zum Auslaufen, und erst dann erfüllte sich sein Schicksal.

Auch in den chinesisch-japanischen und russisch-japanischen Seekriegen wurde strategisch nach dem gleichen Grundsatz verfahren. Man setzte in keinem Fall Schiffe ernstlich gegen Landbefestigungen ein, sondern verwandte die Seestreitkräfte vielmehr dazu, das Heer bei seinem Angriff auf die Festung zu unterstützen, bis dadurch die feindliche Flotte gezwungen wurde, entweder auszulaufen, oder ihren Untergang im Hafen zu finden. Die Befehle, welche der japanische Admiral in dieser Hinsicht erhalten hatte, sind absolut eindeutig.

Auch der amerikanische Bürgerkrieg im vorigen Jahrhundert hat gezeigt, daß es Kriegsschiffen zwar bei einem Versagen der Minensperren möglich ist, sich die Vorbeifahrt an Landbefestigungen zu erzwingen, falls diese unrichtig angelegt sind. Eine direkte Niederkämpfung gelang jedoch auch in diesem Falle nicht.

Zusammenfassend kann gesagt werden: es hat sich in früherer Zeit mit wenigen Ausnahmen herausgestellt, daß von einem Angriff von Kriegsschiffen auf Landbefestigungen abgesehen werden mußte, wenn nicht das beiderseitige Kräfteverhältnis so günstig war, daß durch voraussichtliche Schiffsverluste unsere Seeherrschaft nicht in Frage gestellt wurde.

8. Man sieht ferner im allgemeinen leicht darüber hinweg, daß es zur Zeit früherer Seekriege keine U-Boote gegeben hat. Außerdem ist in keinem der angeführten Fälle eine Nation mit einer Macht zusammengestoßen, welche sich seit vielen Jahren so bedacht-

sam, sorgfältig und mit Hilfe wissenschaftlicher Methoden auf einen Krieg vorbereitet hatte.

Im August 1914 kam es zu unserem Zusammenstoß mit einer derartigen Seemacht: Deutschland. Dabei ist allgemein folgendes strategisch zu berücksichtigen:

a) Die deutsche Küste ist schwierig anzusteuern, und infolge der flachen Küste und der davorliegenden Sandbänke ist es schwer, dabei die genaue Position eines Schiffes oder eines Verbandes durch Landpeilungen festzulegen.

b) An allen wichtigen Punkten der deutschen Küste waren Forts und weittragende Geschütze eingebaut. Die Insel Helgoland war in eine erstklassige Festung verwandelt worden und beherrschte artilleristisch zum größten Teil die Einfahrten in die Elbe und Jade.

c) An allen möglichen Orten waren Hilfsstützpunkte für Torpedoboote eingerichtet, und man war deutscherseits auf den hohen Stand in der Entwicklung der Torpedobootswaffe sehr stolz.

d) Seit Jahren waren ausgezeichnete Minensperren vorbereitet, mit welchen man innerhalb weniger Stunden die Einfahrten gegen einen Angriff von See aus vollkommen sichern konnte.

e) Der deutsche Minensuchdienst war außerordentlich gut entwickelt und wurde durch ständige Übungen auf der Höhe gehalten.

f) Die Zahl der deutschen Unterseeboote war nicht genau bekannt, wurde aber auf 38 bis 40 geschätzt, und sie sollten einen hohen Kampfwert besitzen.

g) Außer diesen Mitteln zur Verteidigung besaß Deutschland noch eine mächtige Hochseeflotte. Diese war seit vielen Jahren unter kriegsmäßigen Bedingungen ausgebildet und exerziert worden, wobei auf Artillerie- und Torpedoschießübungen besonderer Wert gelegt worden war. Sämtliche Neubauten traten nach ihrer Fertigstellung zum Verband der Hochseeflotte. Von dieser wußten wir, daß sie schlagfertig und kriegsbereit war.

h) Der Zweck der deutschen Flotte war — wie es im Flottengesetz von 1900 ausgesprochen und später häufig für das In- und Ausland wiederholt wurde — der Risikogedanke, d. h. ihre Stärke war so bemessen, daß selbst die stärkste Seemacht der Welt vor dem Eröffnen von Feindseligkeiten zurückschrecken sollte.

9. Worin bestanden nun unsere militärischen Aufgaben?

a) In allererster Linie hatten wir Frankreich bei der Verteidigung der belgischen Grenze zu unterstützen und nach Möglichkeit auch Belgien, dessen Neutralität durch die Deutschen verletzt war.

b) In zweiter Linie mußten wir die französische Nordküste von deutschen Angriffen zur See freihalten und ferner die Truppentransporte von Tunis und Algier gegen Angriffe der „Göben" und „Breslau" sichern.

Dies wurde von unserer Seite durchgeführt.

10. Die britische Große Flotte in ihrem Stützpunkt im Norden, in Scapa, war eine genügende Bedrohung, um die deutsche Hochseeflotte von einem Ausbrechen in die freie See zurückzuhalten. Die Kanalflotte deckte ununterbrochen unsere Transportwege über den Englischen Kanal.

Unsere Seestreitkräfte in den Heimatgewässern können folgendermaßen beurteilt werden:

1. Wir hatten einen genügend großen Kräfteüberschuß an Schlachtschiffen vom Dreadnought-Typ.
2. Wir besaßen mehr als genug ältere Linienschiffe.
3. An Schlachtkreuzern waren die beiden gegnerischen Flotten ziemlich gleich stark.
4. Wir hatten einen fühlbaren Mangel an modernen Kreuzern für den Dienst im Flottenverbande, so daß wir gezwungen wurden, dafür veraltete Schiffe als Notbehelf mit einzusetzen.

Auch im Auslande hatten wir viel zu wenig Kreuzer, um einen wirksamen Handelsschutz durchzuführen. Auf verschiedenen Stationen hatten die Deutschen überhaupt modernere und schnellere Schiffe im Dienst. Kurz und gut, unser Bestand an Kreuzern war absolut unbefriedigend und unsere Schwäche darin in gewisser Weise gefährlich.

Im Mittelmeer hatten wir drei Schlachtkreuzer, vier ältere Kreuzer und vier leichte Kreuzer an Stelle der 1912/1913 zurückgezogenen älteren Schlachtschiffe im Dienst. Wenn man hierzu die gesamte französische Flotte rechnete, war es mehr als genug.

11. Sobald man nach einem Leitgedanken für unsere Seestrategie im Weltkriege suchte, stieß man während der ersten Kriegsmonate dauernd auf das Problem: Sollen wir irgendwo die deut-

schen Küstenbefestigungen angreifen? Hierbei dachten die meisten an Helgoland und Borkum, und es fanden sich einige sehr einflußreiche Leute, welche eine derartige Beschießung befürworteten.

Da wir zur See eine Friedenszeit von etwa hundert Jahren hinter uns hatten, bestand allgemein die Empfindung, daß jetzt zu Taten geschritten werden müßte. Unzweifelhaft ist auch heute noch unsere Öffentlichkeit dieser Ansicht. Es ist das eine Folge der mangelhaften Art, in welcher unsere nationale Seekriegsgeschichte geschrieben und gelehrt wird. Außerdem beschäftigen sich verhältnismäßig wenige Leute mit ihr, nachdem sie die Schule oder Universität verlassen haben.

Infolge dieses andauernden Drucks der öffentlichen Meinung wurden Angriffe auf Helgoland und Borkum ausgearbeitet und ernstlich in Erwägung gezogen. Die Befürworter dieser Pläne ließen dabei anscheinend die Erfahrungen der Seekriegsgeschichte außer acht. Es ist ein Glück für die Sicherheit der Zukunft der Zivilisation in der Welt, daß diese Vorschläge nicht durchdrangen, und dieser Tatsache ist es zu verdanken, daß die Große Flotte heute noch einen genügenden Kräfteüberschuß besitzt, um die deutsche Hochseeflotte im Schach zu halten und sie zu stellen, sobald sie ihren Stützpunkt verläßt.

12. Es mag hier nebenbei erwähnt werden, daß als einzige Schiffe für ein solches Unternehmen nur unsere älteren Linienschiffe eingesetzt werden könnten. Man muß hierbei einerseits berücksichtigen, daß die Geschütze der Vor-Dreadnoughts eine geringere Schußweite als die deutschen Küstengeschütze hatten. Andererseits mußten wir wegen unserer Schwäche an Auslandskreuzern draußen eine Anzahl dieser älteren Linienschiffe einsetzen, um die Kampfkraft unserer Seestreitkräfte in verschiedenen Stationsgebieten zum mindesten so lange zu verstärken, bis die deutschen Auslandskreuzer vernichtet waren.

13. Wenn man nach einer Bestätigung unserer gewählten Linie in der Seestrategie sucht, kann man sie durch zwei Kriegserfahrungen bereits bestätigt finden, nämlich:

a) durch den Verlauf unseres Angriffes auf die Dardanellen,

Aus der täglichen Verlustliste der britischen Handelsflotte

Torpedotreffer / Untergehender Dampfer / Britischer Dampfer „Westmoor“ aus Geleitzug westlich Gibraltar herausgeschossen. Der Ausguck im Vormars wurde durch die Detonation getötet und hängt heraus

b) durch das Mißlingen des Versuchs eines Eindringens in den Rigaischen Meerbusen im Herbst 1915 durch die Deutschen.

Die genauen Einzelheiten hierüber sind im Besitze der britischen Admiralität. Neuerdings haben die Deutschen in dem dortigen Seegebiet bei einem ähnlichen Unternehmen viele Zerstörer verloren.

Es scheint überhaupt so, als ob die Deutschen in der Ostsee sich denselben Schwierigkeiten gegenübersehen, wie wir in der Nordsee. Und obwohl ich darüber nicht genau im Bilde bin, habe ich den Eindruck, daß es ihnen nicht gelungen ist, in nennenswertem Umfange gegen die schwächere russische Flotte militärische Erfolge zu erringen.

Auch im Mittelmeer schützen die Küstenbefestigungen und Torpedobatterien von Pola die schwächere österreichische Flotte vor einem sonst möglichen Angriff durch die Geschwader unserer Verbündeten.

14. Die Zurückhaltung der deutschen Flotte bedeutete für die meisten britischen Seeoffiziere eine große Überraschung. Unserm Einbruch in die Helgoländer Bucht im August 1914 lag die Absicht zugrunde, die Hochseeflotte herauszulocken. Hierauf ließ diese sich jedoch nicht ein, und auch später gelang es unseren Verbänden niemals, bei ihren Vorstößen in das dortige Seegebiet den Gegner zu Gesicht zu bekommen.

Inzwischen fließt jedoch ein ununterbrochener Strom von Kriegsmateriallieferungen, Vorräten, Ablösungstruppen und neu aufgestellten Brigaden über den Englischen Kanal ungestört nach Frankreich, und dieser darf bis zur Beendigung des Krieges nicht vorübergehend unterbrochen werden oder etwa aufhören.

15. Wenn man alles in allem betrachtet, so wiederholen sich die Lehren der Seekriegsgeschichte, welche bereits zu Nelsons Zeiten gültig waren. Schon Nelson versuchte mit allen Mitteln die französische Flotte zu veranlassen, sich zum Kampfe zu stellen. Aber erst, als sie selbst dazu entschlossen war, ereignete es sich endlich, daß sie außerhalb des Schutzes ihrer Küstenbefestigungen zum Kampfe gestellt werden konnte. Und dann erfüllte sich ihr Schicksal bei Trafalgar und einen Monat später bei Kap Ortegal.

24. November 1916. gez. F. C. D. Sturdee.

1917: Von der Defensive zur Offensive

Defensive Maßnahmen genügen gegenüber deutscher U-Bootsgefahr nicht / Lloyd George und die Subalternoffiziere / Reklamevorschläge absoluter Laien / Füllung der ganzen Nordsee mit Enos Fruchtsalz / Suchen nach offensiven Möglichkeiten / Amtliches Material des britischen Nachrichtendienstes / Der 32 000-Tonner „Justicia", 5 deutsche Torpedos und 69 britische Wasserbomben / Gegenwirkung durch Minen / Enge Blockade der deutschen Flottenstützpunkte, um Hochseeflotte zum Kampf zu stellen / Die Kenntnisse über deutsche U-Bootsarbeit / Eine sichere Agentenmeldung / Noch eine Nachricht aus „sicherer Quelle" / Zwei typische U-Bootsjagden von 6 bezw. 7 Stunden / Luftstreitkräfte gegen U-Boote / Tabelle der Hilfskriegsschiffe / Ihre Artillerieausrüstung.

Während des uneingeschränkten deutschen U-Bootskrieges im Jahre 1917 mußten wir in erster Linie auf eine defensive Strategie für die Sicherung unserer Handelsschiffahrt bedacht sein. Es war darüber hinaus natürlich auch von besonderer Bedeutung, daß wir in jeder Weise offensiv gegen die U-Boote und die hinter ihnen stehende Hochseeflotte vorgingen.

Unsere Aufgabe bestand darin, daß wir auf alle Fälle eine größere Anzahl Tauchboote vernichten mußten als in derselben Zeiteinheit von den deutschen Werften abgeliefert werden konnten. Dies war der sicherste Weg, um die U-Boote niederzuhalten. Speziell für diese Aufgabe hatte ich im Admiralstab die U-Bootsabwehrabteilung gebildet. Das Personal derselben umfaßte bekanntlich auch eine große Anzahl Offiziere, welche unter mir seit Kriegsausbruch auf der Großen Flotte gedient oder sonstwo im Weltkriege persönliche Kriegserfahrung gewonnen hatten.

Es ist durchaus zutreffend, daß ihr fast ausschließlich Frontoffiziere und — entsprechend meinen Vorschlägen, welche ich der Admiralität in meiner Eingabe vom 29. 10. 1916 von Bord des „Iron Duke" machte — insbesondere junge Offiziere zugeteilt wurden, welche bereits Anzeichen von erfinderischer Begabung im Hinblick auf die U-Bootsbekämpfung erkennen ließen.

Lord Carson hatte mir mitgeteilt, daß unser Erster Minister, Mr. Lloyd George, bereits seit längerer Zeit auf ihn als den verantwortlichen Marineminister einen Druck ausübte, daß die Admiralität unbedingt dafür sorgen sollte, daß sofort einige jüngere Offiziere mit längerer Bordkommandopraxis in den Admiralstab aufgenommen werden sollten. Mr. Lloyd George war offensichtlich nicht davon unterrichtet, daß gerade in dieser Hinsicht bereits seit meiner Abgabe der Hochseeflotte und Übernahme des neuen Amtes als Admiralstabschef Schritte in dieser Richtung unternommen waren. Lord Carson eröffnete mir, daß durch Lloyd George immer auf diese Frage zurückgekommen wurde, obwohl er ihm mitgeteilt hätte, daß entsprechende Maßnahmen bereits eingeleitet seien, so daß er ihm schließlich eine Liste überreichte, in welcher über 70 neu in die Admiralität eingetretene Offiziere mit längerer Bord- und Kriegserfahrung verzeichnet waren.

Aus einigen der inzwischen erschienenen Kriegsbücher geht übrigens hervor, daß verschiedentlich gerade jüngere Offiziere an Mr. Lloyd George herantraten und auch von ihm privat empfangen wurden, wobei sie ihm ihre persönlichen Ideen zur Bekämpfung der Unterseebootsdrohung vortrugen. Merkwürdigerweise habe ich niemals hiervon etwas erfahren. Es ist allerdings wahr, daß mir von Mr. Lloyd George ein oder zwei Mal Vorschläge zur U-Bootsbekämpfung übermittelt wurden, aber diese waren derart, daß sie dem Gehirn eines Seeoffiziers nicht entsprungen sein konnten.

Mr. Lloyd George schien überhaupt im Jahre 1917 geradezu unter dem Eindruck zu stehen, daß die Ansichten der Subaltern-Offiziere größere Bedeutung hätten, als die der älteren Dienstgrade. In diesem Zusammenhang fällt mir übrigens etwas ein. Ich habe es im Jahre 1917 bei einer Sitzung des Kriegskabinetts tatsächlich erlebt, daß Mr. Lloyd George als der Chef des Generalstabes dem Kabinett die Ansicht von Sir Douglas Haig über irgendeine militärische Operation vortrug, ihn unterbrach und wörtlich folgendes sagte: „Ich gehe mit dem Oberbefehlshaber nicht einig. Ich habe hier einen Brief von einem Leutnant aus den Schützengräben bekommen, welcher ganz andere Ansichten äußert."

Immerhin waren dessen Vorschläge nicht so ausgefallene wie die, welche mir von einem Herrn im Jahre 1917 zugingen. Dieser erklärte, daß es die einfachste Lösung von der Welt für die U-Bootsfrage bedeuten würde, wenn man die ganze Nordsee mit Eno's Fruchtsalz füllen würde, worauf nach seiner Ansicht die U-Boote unbedingt auftauchen müßten! Wenn die jungen Marineoffiziere, welche von Mr. Lloyd George empfangen wurden, wirklich brauchbare Ideen hatten, so ist es befremdend, daß sie sich deswegen nicht an mich oder einen anderen Seeoffizier in verantwortlicher Stellung wendeten. Man muß sich immer vergegenwärtigen, daß junge Offiziere an Bord und auch ältere — wenn die letzteren nicht einen höheren Posten in der Admiralität hatten — keinesfalls in der Lage waren, die Informationen und Übersicht zu besitzen, welche es allein ermöglichen, Beurteilungen von wirklichem Wert abzugeben.

Der Führer der U-Bootsabwehrabteilung, Konteradmiral A. L. Duff, hatte bis dahin Dienst als zweiter Admiral im vierten Schlachtschiffgeschwader getan. Außerdem hatte er in Scapa Flow die Versuche mit Minenschneidern (paravanes) und ähnlichen Vorrichtungen geleitet, welche einen Schutz gegen Minentreffer gewähren sollten. Er war persönlich sehr für die U-Bootsabwehr geeignet, und jederzeit bereit, auf neue Ideen und Anregungen einzugehen. Auch hatte er selbst die erforderliche technische Fantasie und das notwendige Organisationstalent. Seine außergewöhnliche Bedeutung als Chef der U-Bootsabwehrabteilung und später als Gehilfe des Admiralstabschefs in der Admiralität wurde nicht nur von mir selbst anerkannt, sondern auch von allen, welche mit der U-Bootsabwehr und dem Konvoi-System dienstlich zu tun hatten. Wie sehr man allgemein auf seine Arbeit vertraute, zeigte sich Ende 1917, als er zum Bedauern aller seiner Mitarbeiter gemeinsam mit mir sein Amt in der Admiralität zur Verfügung stellte. Es war gut, daß er schließlich einwilligte, die Leitung über dieses Gebiet weiter zu übernehmen.

Im Dezember 1916 war Kapitän F. C. Dreyer — der jetzige Admiral Sir Frederk Dreyer, K. C. B., C. B. E. —, mein früherer Flaggkapitän auf dem „Iron Duke", sein hauptsächlichster Mitarbeiter. Ich bin wohl am besten in der Lage, die große Be-

gabung, Geschicklichkeit und außerordentliche Arbeitskraft dieses Offizieres zu würdigen. Er gehörte dieser Abteilung an, bis er nach einigen Monaten Leiter des Marinewaffenamtes wurde, in welcher Stellung es ihm gelang, die Beschaffung von neuartigen Panzersprenggranaten durchzuführen, die eine ganz erheblich größere Wirkung am Ziel hatten, als die Munition, welche unsere schwere Artillerie in der Seeschlacht von Jütland-Skagerrak verfeuert hatte.

Sein Nachfolger in der U-Bootsabwehrabteilung wurde Kapitän W. Fisher — der jetzige Admiral Sir William Fisher, K. C. B. —, der bisherige Kommandant des Großkampfschiffes „St. Vincent" im Verbande der Großen Flotte. Auch er war ein hervorragender Offizier mit eigenen Ideen und großer Energie. Er wurde übrigens als Nachfolger von Admiral Duff später Leiter der U-Bootsabwehrabteilung. Die stellvertretenden Leiter dieser Abteilung waren seit April 1917 Kapitän Walwyn, gleichfalls von der Großen Flotte kommend, und Kapitän Claude Seymour aus der Operationsabteilung des Admiralstabes. Außerdem gehörten ihr noch fünf Korvettenkapitäne an, welche meistens von der Großen Flotte kommandiert wurden, unter ihnen Korvettenkapitän Lewes, ein Unterseebootsspezialist, Korvettenkapitän Reginald Henderson, ein Artilleriespezialist, dessen Leistungen im Zusammenhang mit dem Geleitzugsystem später von großem Werte waren, und schließlich Korvettenkapitän Yeats Brown.

Der weitere Stab setzte sich aus zwei Kapitänleutnants und einem Marineoberstabsingenieur zusammen. Gegen Ende des Jahres 1917 war die Kopfzahl der U-Bootsabwehrabteilung auf das Doppelte angewachsen, wobei die Mehrzahl der neu Hinzugekommenen von Bordkommandos herkam.

Die Minensuchabteilung bestand im April 1917 lediglich aus ihrem Leiter Kapitän Preston. Im Dezember desselben Jahres gehörten zu ihr außerdem noch ein Kapitän, ein Korvettenkapitän und vier Kapitänleutnants bezw. Oberleutnants.

Suchen nach offensiven Möglichkeiten.

Es ist eine Tatsache, daß das Geleitzugverfahren in gewisser Hinsicht nebenbei die Möglichkeit eröffnet, gegen U-Boote angriffs-

weise vorzugehen, sobald die begleitenden Sicherungsfahrzeuge in ausreichender Weise mit Wasserbomben ausgerüstet sind, denn dann konnten sie vor oder nach einem Angriff auf ihren Verband von sich aus zum Gegenangriff ansetzen. Man kann aus der Tafel II auf der folgenden Seite entnehmen, daß im Jahre 1917 lediglich ein einziges deutsches U-Boot durch die Geleitzugsicherung vernichtet wurde, während dies im Jahre 1918 — als wir über genügend Wasserbomben verfügten — bereits in 11 Fällen gelang. Es wäre nun zu viel verlangt gewesen, wenn man erwartet hätte, daß allein auf diese Weise mehr feindliche U-Boote vernichtet wurden, als neu gebaut werden konnten. Wir hatten im Jahre 1917 aus sicherer Quelle die Nachricht, daß die Deutschen im Durchschnitt monatlich 8 U-Boote neu in Dienst stellten, und es war sehr schwierig, in gleichem Tempo eine Versenkungsziffer sicherzustellen. Im folgenden wird in Tafel I eine Aufstellung über die uns durch unseren Nachrichtendienst zugegangenen Stärkezahlen der deutschen U-Boote im Dienst und im Bau gegeben. Aus den Tafeln II und III kann man den Stand der U-Bootsverluste nach Quellen unseres Nachrichtendienstes ersehen. Auch jetzt — im Jahre 1934 — ist es noch nicht möglich, absolut einwandfreie Zahlen anzugeben.

Tafel I

Im Bau befindlich				Im Dienst verfügbar
Jahr 1917	Auf Stapel	Vom Stapel	Insgesamt im Bau	
September .	100	107	192	175
November .	100	101	207	178
Dezember .	80	112	192	179

Wie schwierig es für die Sicherungsfahrzeuge eines Geleitzuges oder eines einzelnfahrenden Schiffes ist, im Gegenangriff ein angreifendes U-Boot zu vernichten, bewies der Fall des großen Dampfers „Justicia". Dieses Schiff von 32 000 Tonnen wurde nördlich von Belfast am 19. Juli 1918 angegriffen, obwohl es äußerst stark durch 12 Fahrzeuge gesichert wurde, darunter übrigens auch Zerstörer. Ein Torpedo des deutschen „UB 64" traf

Tafel II

Versenkungszahlen der deutschen U-Boote in den Jahren 1917 und 1918 (nach einer Aufstellung im Buch der Herren Gibson und Prendergast)

	1917	1918
Durch U-Bootsfallen vernichtet	5	—
Durch Zerstörer und andere schnelle leichte Fahrzeuge auf U-Bootsjagd (nicht im Geleitdienst)	14	11
Durch langsame Fahrzeuge, Fischdampfer, Drifter, Yachten usw. im Bewachungsdienst oder auf U-Bootsjagd (nicht im Geleitdienst)	7	10
Durch Unterseeboote	7	7
Durch Minen, a) In der Nordsee	5	4
b) Im Gebiet von Dover	3	8
c) Sonstige	2	—
Durch Luftstreitkräfte	6	1
Durch Minennetze	3	1
Durch Geleitzugsicherung	1	11
Durch Handelsdampfer gerammt	1	4
Durch Sicherungsstreitkräfte der Ozeankonvois	—	1
Vermißt (Ursache unbekannt)	3	4
In neutralen Häfen beschädigt interniert	2	1
Selbstvernichtung durch Unglücksfall	4	—
Auf der Großen Nordsperre auf Mine gelaufen	—	6
	63	69

Anmerkung: Diese Zusammenstellung ist nicht absolut zuverlässig.

Tafel III

Zusammenstellung der deutschen U-Bootsverluste nach Bootstypen.

Jahr	U-Boote	UB-Boote	UC-Boote	Zusammen
1914	5	—	—	5
1915	14	2	3	19
1916	7	8	7	22
1917	19	12	32	63
1918	17	42	10	69

gegen 4 Uhr nachmittags das Schiff, worauf die Geleitfahrzeuge 35 Wasserbomben warfen, und zwar ziemlich genau an der Stelle, wo der Angreifer sich befinden mußte. Trotzdem trafen zwei Stunden später zwei weitere Torpedos die „Justicia", und unsere

Antwort bestand in 23 weiteren Wasserbomben. Um 8,30 Uhr abends wurde das Schiff zum vierten Male torpediert, worauf mit weiteren 11 Wasserbomben geantwortet wurde. Nach diesem Gegenangriff verlor das U-Boot Öl, und wahrscheinlich war ein Treibölbunker leicht leckgeschlagen. Gegen Mittag des nächsten Tages detonierte ein fünfter Torpedo am Schiff — diesmal hatte ihn „U 54" abgefeuert, —, und die „Justicia" sank darauf endlich.

Den beiden genannten U-Booten gelang es, davonzukommen, obwohl im Gegenangriff auf sie 69 Wasserbomben geworfen wurden. Allerdings ist es Tatsache, daß es während der Jagd auf „UB 64" und „U 54" dreien unserer Zerstörer glückte, in der Nähe des Kampfplatzes in Gefechtsberührung mit einem dritten, noch unbeteiligten deutschen U-Boot, „UB 124", zu kommen und dieses mit Wasserbomben zu vernichten. Es gelang den Deutschen schließlich, die „Justicia" zu versenken, obwohl 40 Bewacher zu ihrer Einbringung aufgeboten waren.

Diese Darstellung ist dem auch sonst sehr interessanten Buch von Gibson und Prendergast über den deutschen U-Bootskrieg entnommen. In demselben wurde auch ein anderer bezeichnender Fall erwähnt.

Als der deutsche U-Bootskommandant Herfing mit „U 21" einen Konvoi von 15 Schiffen südwestlich von Irland angegriffen hatte, obwohl wenigstens 6 Zerstörer Sicherung fuhren, wurde sein Boot 5 Stunden lang mit Wasserbomben gejagt, es gelang ihm jedoch trotzdem zu entkommen.

Außer gelegentlichen Angriffsmöglichkeiten auf die deutschen Unterseeboote durch Überwasser- und Luftstreitkräfte sowie durch unsere in Unterwasserlauerstellung ausgelegten eigenen Tauchboote — den technisch einzig möglichen Angriffsmitteln zu Beginn des Jahres 1917 — blieb uns noch der Weg, das Auslaufen der deutschen U-Boote aus den Heimatgewässern nach dem Atlantik zu verhindern. Dies konnte in gewissem Umfange erreicht werden:

1. durch eine ausgedehnte Minenverseuchung der Helgoländer Bucht. Dadurch konnte ein Inseegehen ohne Gefahr, auf Minen zu laufen, unmöglich gemacht werden. Dieser Weg war aber nur bei den deutschen Nordseestützpunkten durchführbar. Das Aus-

laufen von Kiel aus durch das Kattegat konnte durch Minenverseuchung ohne Neutralitätsverletzung nicht gestört werden.

2. durch Werfen eines großen Minenfeldes quer über den nördlichen Nordseeausgang zwischen Schottland und Norwegen. Hierfür war jedoch ein ungeheurer Minenvorrat Voraussetzung. Die Beschaffung desselben war unserer Rüstungsindustrie ohne Hilfe durch die Vereinigten Staaten von Amerika vollkommen unmöglich.

Zwischen den vorstehend genannten beiden Methoden bestand aber von deutscher Seite aus gesehen ein grundlegender Unterschied. Es war selbstverständlich, daß durch die deutschen Minensucher ohne weiteres ein oder mehrere minenfreie Wege in der Helgoländer Bucht geschaffen werden konnten. Andererseits konnten unsere Minenleger die von ihnen bei früheren Unternehmungen selbst geworfenen Sperren nicht passieren, so daß die späteren immer weiter weg nach dem Nordwesten von Helgoland gelegt werden mußten. Eine Folge hiervon war wieder, daß die deutschen Minensuchstreitkräfte sich gezwungen sahen, immer weiter in die Nordsee und in größere Entfernung von ihren schweren Sicherungsstreitkräften vorzustoßen. Hierdurch erhielten unsere Schiffe und unsere Große Flotte Gelegenheit, sie anzugreifen, wodurch das Minensuchen deutscherseits außerordentlich erschwert und gefährdet wurde. Ein Gefecht dieser Art entwickelte sich bekanntlich im November 1917.

Bei einem großen Minenfeld quer über die nördliche Nordsee bestand jedoch für die Deutschen natürlich keinerlei Möglichkeit mehr, mit Minensuchern zu arbeiten, denn die Entfernung von ihren eigenen Häfen war dazu viel zu groß. Strategisch bedeutete die Lage eines solchen Minensperrgebietes auch gleichfalls eine Bedrohung für die deutschen U-Boote, welche aus dem Kattegat ausliefen. Diesen blieb dann nur die gefahrlose Benutzung der neutralen Hoheitsgewässer von Norwegen übrig. Der Nachteil bei einer solchen Sperre bestand jedoch nicht nur, wie bereits erwähnt, in dem benötigten ungeheuren Minenmaterial, sondern auch darin, daß eine sehr zahlreiche Bewachung aufgezogen werden mußte, damit die deutschen U-Boote in den Gebieten mit tiefstehenden Minen unter Wasser gedrückt werden konnten.

3. Ein drittes Verfahren, welches in Rechnung gezogen wurde, bestand in der Einrichtung einer engeren Blockade der deutschen Flottenstützpunkte, um eine Gefechtsberührung zwischen den beiden Gros herbeizuführen und bei dieser Gelegenheit die deutsche Hochseeflotte zu vernichten. Eine derartige Operation setzte jedoch die Eroberung einer oder mehrerer Inseln in der Helgoländer Bucht voraus, von wo aus unsere leichten Streitkräfte offensiv arbeiten konnten.

4. Eine weitere Möglichkeit bestand darin, die deutschen Nordseehäfen nach alter Weise mit Blockschiffen zu sperren, welche im Fahrwasser und vor den Ausfahrten versenkt wurden.

5. Schließlich gab es noch theoretisch den Weg, die deutschen Kriegshäfen zu zerstören. Hierzu benötigte man als Voraussetzung jedoch erhebliche Armeestreitkräfte.

6. Ich möchte hier noch einen anderen Vorschlag erwähnen, der mir durch einige amerikanische Ingenieure unterbreitet wurde, als sie im Jahre 1917 Colonel House bei seiner Entsendung nach Großbritannien begleiteten. Ich traf Colonel House und die übrigen Missionsmitglieder in Plymouth und fuhr mit den Herren zusammen im Zug nach London. Die Ingenieure in seiner Begleitung erwähnten mir gegenüber gesprächsweise, daß sie technische Unterlagen ausgearbeitet hätten, um quer durch die Nordsee vor den deutschen Häfen einen Molendamm zu bauen, so daß die deutschen U-Boote dann nicht mehr in den Atlantik auslaufen könnten. Ich mußte diesen Herren gegenüber ausführen, daß dagegen praktisch unüberwindliche Bedenken beständen, nämlich die erforderliche Länge der Mole, die große Wassertiefe, die ungeheure Menge von Material, welche zum Bau benötigt würde, und schließlich die Unmöglichkeit, genügend Schiffsraum für den Antransport des Materials bereitzustellen — besonders im Hinblick auf die laufenden schweren Verluste an Transportraum. Infolgedessen wurde dieser Vorschlag nicht weiter verfolgt.

In der Folge möchte ich die Ereignisse während des Jahres 1917 nach den verschiedenen Angriffsmethoden zusammengefaßt schildern.

Während der ersten 6 bis 8 Monate dieses Jahres war die Gefahr, daß ein Erfolg des uneingeschränkten U-Bootskrieges zu befürchten war, besonders drohend. Wir hatten allerdings verschiedene Gegenmaßnahmen in der Entwicklung, und sie standen vor der Einführung, aber diese sowie die Materialbeschaffung verlangten eine gewisse Zeit, so daß wir uns lediglich auf die bereits vorhandenen Angriffsmittel gegen Unterseeboote verlassen konnten. Ich sehe hierbei von der Einführung und der weiteren Ausbildung des Geleitzugverfahrens vorläufig ab.

Unsere Operationen wurden sehr durch die Tatsache gehemmt, daß die meisten schnellen Überwasserfahrzeuge für Geleitzwecke eingesetzt werden mußten. Es ist jedoch der erfolgreichen Arbeit unserer U-Bootsabwehrabteilung, welche neue Erfindungen und neue Waffen entwickelte und für äußerste Kraftanstrengung der Rüstungsindustrie sorgte, zu verdanken, daß die Versenkungszahl der deutschen Tauchboote von Vierteljahr zu Vierteljahr größer wurde, obwohl die Bekämpfung eines unsichtbaren Gegners, welcher nur in den seltensten Fällen rechtzeitig gesichtet werden konnte, außerordentlich schwierig war.

Die erste Spalte der folgenden Tabelle gibt die Zahl der in der Nordsee, im Atlantik und im Eismeer als Tätigkeitsgebiet arbeitenden deutschen U-Boote für das Jahr 1917 und das erste Halbjahr 1918 an. Außerdem ist darin eine Zusammenstellung der Geleitzüge enthalten. Dazwischen werden die Gesamtverluste der britischen Handelsflotte durch Hilfskreuzer, U-Boote oder Minen während der gleichen Zeit aufgeführt. Die zweite Spalte von links enthält die Zahl der deutschen Unterseeboote, welche in sämtlichen Seegebieten auf Station waren, und zwar nach Angaben des damaligen deutschen Befehlshabers der U-Boote — Kommodore Michelsen — welche den Angaben im Buch von Gibson und Prendergast zugrunde liegen.

Die britischen Schiffsverluste verringerten sich außerordentlich nach dem August 1917, als das Geleitzugsystem bereits in Gang gesetzt war. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß es für die U-Boote schwieriger war, unseren in Konvois zusammengefaßten Schiffsraum in freier See aufzufinden (locating), daß sie ferner durch unsere Gegenangriffe mehr Verluste erlitten und

schließlich natürlich darauf, daß die Zahl der noch schwimmenden britischen Schiffe merklich zurückgegangen war.

Monat	U-Boote auf Station		Britische Tonnage-Verluste	Konvois			
				eingehend		ausgehend	
	nach „Naval-Operat." (5. Band)	nach Michelsen		Anzahl der Konvois	Schiffszahl	Anzahl der Konvois	Schiffszahl
1917							
Januar . . .	15	—	153.000	—	—	—	—
Februar . . .	46	38	313.400	—	—	—	—
März	57	36	353.400	—	—	—	—
April	75	42	545.200	—	—	—	—
Mai	74	42	352.200	2	28	—	—
Juni	62	61	417.800	4	60	—	—
Juli	66	42	364.800	15	266	—	—
August . . .	53	45	329.800	29	447	18	219
September . .	74	59	196.200	33	505	37	570
Oktober . . .	60	55	276.100	37	550	35	490
November . .	55	30	173.500	36	517	37	431
Dezember . .	65	60	253.000	37	452	37	555
1918							
Januar . . .	62	33	179.900	35	535	34	410
Februar . . .	67	50	226.800	35	560	29	409
März	70	37	199.400	39	626	33	487
April	63	44	215.500	43	710	35	440
Mai	65	55	192.400	42	613	21	584
Juni	57	36	162.500	41	717	40	578

Anmerkung: Man beachte die beträchtlichen Unterschiede zwischen den Angaben in „Naval Operations" und denen von Michelsen im Buch von Gibson und Prendergast.

Angriffe durch Überwasser- und Luftstreitkräfte sowie U-Boote.

Wie schwierig es war, den deutschen Unterseebooten mit den im Jahre 1917 verfügbaren Angriffsmitteln beizukommen, kann man nur ermessen, wenn man die taktischen Eigenschaften der Tauchboote genau kennt. Aus den im Folgenden aufgeführten Tatsachen kann man zu einer einigermaßen zutreffenden Beurteilung gelangen. In der zweiten Hälfte 1917 ereigneten sich zahlenmäßig folgende Gefechtsberührungen mit deutschen Unterseebooten:

Im August waren es 87, im Oktober 65, im November 65 und im Dezember 70. Demnach zählten wir in den letzten drei Monaten — Oktober bis Dezember — insgesamt 200 Kampf-

handlungen. Wir gewannen damals die Überzeugung, daß wir bei diesen 200 Zusammenstößen voraussichtlich 16 U-Boote vernichtet hatten. Später stellte es sich heraus, daß es doch 23 waren, immerhin ein recht geringer Hundertsatz der tatsächlich versuchten Angriffe. Entsprechend unserer Kenntnis werden die Tätigkeitsgebiete der Unterseeboote in den vier erwähnten Monaten und ihre Zahl in der Folge näher bezeichnet. Es geht aus der vorstehenden Aufstellung hervor, daß die tatsächliche Bootszahl beträchtlich größer war als damals von uns angenommen wurde.

Im August waren nach unseren Unterlagen zwischen 15 und 20 große deutsche Unterseeboote in See. Hinzu kamen etwa 8 bis 10 Tauchboote der kleineren Typen. Die stärkste Tätigkeit wurde nördlich und westlich der britischen Inseln beobachtet, wo die Durchschnittszahl der Unterseeboote auf Station etwa 10 betrug. Von diesen arbeiteten etwa 2 oder 3 vor den Anmarschwegen zu dem Englischen Kanal und 2 in der nördlichen Nordsee, wo sie andauernd Angriffe auf die skandinavischen Geleitzüge ausführten, weiterhin schienen 3 oder 4 nördlich von Irland, dicht vorm Nordkanal, zu arbeiten. Außerdem befanden sich 1 oder 2 der großen deutschen Boote in der Nähe der Azoren.

Von den kleinen deutschen U-Booten hielten sich 3 oder 4 im Golf von Biscaya auf — wahrscheinlich um die Transporte von Amerika nach Brest zu stören —, und schließlich waren noch einige von ihnen im Seegebiet der englischen Ostküste.

Im September standen nach unserer Annahme im ganzen 39 große deutsche U-Boote und 15 kleinere im Sperrgebiet verteilt. Hiervon vermuteten wir 3 bis 7 in der Nordsee, die gleiche Zahl im Englischen Kanal, 3 bis 6 Boote westlich vor demselben, 7 bis 16 im Atlantik, zwischen 4 und 7 im Mittelmeer und 1 im Weißen Meer.

Ende September 1917 ging der Admiralität eine sichere Agentennachricht zu, aus der sie darauf schloß, daß verschiedene feindliche Unterseeboote in den ersten Oktobertagen nach ihren Stützpunkten zurückkehren würden. Daraufhin wurde eine besondere Angriffsoperation auf dieselben vorbereitet und unter dem Kommando von Kapitän Cayley durchgeführt:

Nach dem Bericht unseres Nachrichtendienstes nahmen wir an, daß die deutschen U-Boote im Süden zwischen den Längengraden von 0 Grad 30 Minuten und 3 Grad Ost und zwar zwischen den beiden Minenfeldern an der Ostseite der Doggerbank passieren würden. Wir legten daraufhin eben südlich von 56 Grad Nordbreite in einer Länge von etwa 10 Seemeilen Minennetze aus und teilten 4 Zerstörer und 16 Fischdampfer zu ihrer Bewachung ab, um die Unterseeboote in dem gesperrten Seegebiet unter Wasser zu drücken. Außerdem wurde ein beträchtliches Seegebiet nördlich von der Netzsperre durch eine Zerstörerflottille laufend abgesucht, und noch weiter nördlich davon wurden 4 britische Unterseeboote auf Lauerstellung ausgelegt. Südlich der Netzsperre wurde noch eine Bewachung durch Zerstörer von Harwich eingerichtet.

Die Netze wurden am 1. Oktober ausgelegt. Am 2. und 3. hörten unsere Horchposten an den Unterwasserschallempfängern auf den Fischdampfern Explosionen, und am Abend des 9. Oktobers gelang es unseren Bewachungsfischdampfern, zwei Unterseeboote zu sichten und mit Wasserbomben zu belegen.

Bis zum 10. Oktober herrschte stürmisches Wetter, und die Operation wurde dann abgebrochen. Die Wetterbedingungen erschwerten die Tätigkeit unserer Bewachungsstreitkräfte außerordentlich. Es ist jedoch der guten Organisation und dem tadellosen Arbeiten unserer Minennetzdrifter zu verdanken, daß sie bei dieser Gelegenheit drei deutsche U-Boote als vernichtet melden konnten. Aus den nach dem Kriege gemachten Feststellungen geht jedoch hervor, daß dort nur zwei deutsche U-Boote verloren wurden.

Es ist übrigens bemerkenswert, daß kurz nach dieser Unternehmung die deutschen Unterseeboote lediglich das Kattegat zum Ein- und Auslaufen benutzten. Anscheinend hatten sie Verdacht geschöpft, daß die beiden U-Boote auf unseren Minenfeldern in der Deutschen Bucht oder durch eine andere unbekannte Gegenwirkung dort verloren gingen.

Im Oktober waren nach unserer Schätzung 30 große deutsche U-Boote ausgelaufen. Hiervon standen zwischen 3 und 6 in der Nordsee, 3 bis 4 nordwestlich von Irland und Schottland, zwischen 2 und 4 vor der Südwestecke von Irland, 1 in dem Irischen

und im Bristol-Kanal, 3 im Englischen Kanal und davor, 1 bis 6 in der Biscaya und 3 bis 6 im Atlantik. Außerdem rechneten wir noch mit 10 bis 12 kleinen U-Booten.

Im November wurden von uns zwischen 10 und 16 große Unterseeboote festgestellt. Davon etwa durchschnittlich 4 in der Nordsee, 1 bis 2 nordwestlich von Schottland und Irland, 1 bis 2 vor der Südwestküste von Irland, 1 in der Irischen See, 2 bis 4 im Englischen Kanal sowie davor, 1 bis 2 in der Biscaya, 2 bis 4 im Atlantik. Außerdem nahmen wir 10 kleine deutsche U-Boote im Tätigkeitsgebiet an.

Im Dezember peilten oder sichteten wir 15 bis 20 große U-Boote, nämlich 3 bis 4 in der Nordsee, 1 nordwestlich von Irland und Schottland, 1 bis 2 nordwestlich von Irland, 2 bis 3 in der Irischen See sowie im Bristol-Kanal, 3 bis 4 im Englischen Kanal und davor, 1 bis 2 in der Biscaya, 2 bis 4 im Atlantik. Tatsächlich waren etwa 27 große Unterseeboote ausgelaufen. Nach unserer Annahme befanden sich auch noch 8 bis 10 kleine deutsche U-Boote in See, später hörten wir jedoch, daß es sogar 17 kleine U-Boote waren.

Zu Beginn des November 1917 erfuhren wir aus sicherer Quelle, daß praktisch alle auslaufenden deutschen U-Boote den Weg durch den Englischen Kanal nahmen. Im Gegensatz hierzu war dies bis kurz vorher eine ziemlich seltene Ausnahme. Wir mußten damit rechnen, daß hierin keine Änderung eintreten würde, bis unsere neue große treppenförmige Sperre bei Dover wirksam wurde. Das Auslegen dieses wichtigen Minenfeldes war bereits im Gange. Wie man aus den Zahlen auf Seite 55 ersehen hat, waren die verschiedenen Ursachen, welche zu Verlusten deutscher U-Boote führten, im Jahre 1917 der Reihenfolge nach folgende:

1. Angriffserfolge durch Zerstörer, Kanonenboote und andere schnelle Fahrzeuge.
2. Minenerfolge.
3. Verluste durch Fischdampfer und andere langsame Bewacher.
4. Torpedierung durch getauchte U-Boote auf Wartestellung.
5. Erfolge der Luftstreitkräfte.
6. Abschüsse durch U-Bootsfallen.

Eine große Anzahl der Erfolge durch unsere Bewachungsstreitkräfte ergab sich daraus, daß Unterseeboote bei zu langem Aufgetauchtfahren gesichtet wurden, und es ist kaum nötig, derartige Operationen im einzelnen zu beschreiben. Sie waren verhältnismäßig einfach und ergaben sich aus einer guten Organisation sowie dem Zusammentreffen von günstigen Umständen, welche es ermöglichten, daß unsere Bewachung das U-Boot vorm Tauchen sichten konnte.

Auf derartige Glückszufälle bezw. Fehler des Gegners konnte man sich natürlich nicht immer verlassen, und man mußte sich im allgemeinen auf die erheblich schwierigere Horchverfolgung verlassen. Wir hatten diese Apparate inzwischen technisch entwickelt und in großem Umfange an Bord eingebaut. Mit diesen technischen Hilfsmitteln wurde unsere Bewachung nun instand gesetzt, eine erheblich größere Anzahl von U-Booten aufzuspüren. Und wenn es unseren Fahrzeugen dann gelang, die Fühlung aufrecht zu erhalten, so hatten sie gute Aussichten, das betreffende Boot schließlich durch Wasserbomben oder Bomben zu vernichten. In der ersten Zeit nach der Einführung der Unterwasserhorchgeräte bestand jedoch natürlich noch eine gewisse Schwierigkeit in ihrer Bedienung sowie in der Auswertung ihrer Meldungen.

Als Beispiel von zahlreichen derartigen Kampfhandlungen möchte ich hier eine anführen, welche sich am 15. November 1917 ereignet hat.

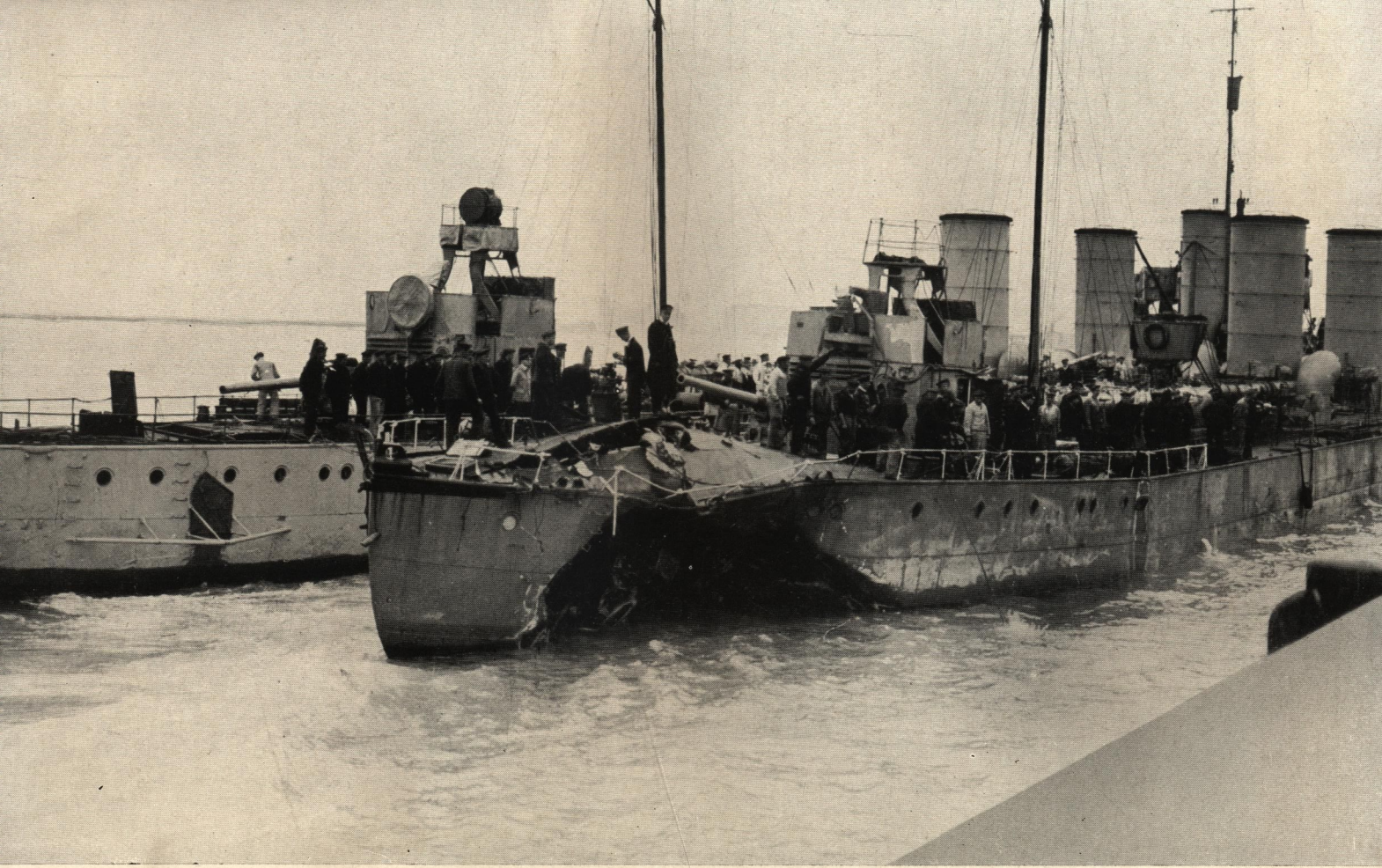
Auf britischer Seite waren beteiligt: die Motorschnellboote „M. L. 334", „M. L. 357" und „M. L. 350"; außerdem das Luftschiff „C 9". Man wird aus der Kriegstagebuchmeldung jedoch klar erkennen, wie schwierig und unsicher dies Verfahren in der freien See arbeitete. Der Bericht wird im folgenden abgekürzt mitgeteilt:

13.00 Uhr: Die Motorschnellboote „M. L. 334" und „M. L. 357" sichteten einen Ölfleck.

13.20 Uhr: Beide Boote hörten die ersten Unterseebootsgeräusche durch Unterwasserschallempfänger.

14.40 Uhr: „M. L. 357" fuhr zwei Seemeilen nach Südosten.

14.45 bis 15.15 Uhr: „M. L. 357" stellte fest, daß das U-Boot anscheinend auf dem Grund lag und mit irgendeiner Hilfsmaschine



Stark beschädigte deutsche Flandernzerstörer nach einem Gefecht an der Doversperre im Juni 1917

Der Rückhalt des Geleitzugsystems: Die britische Große Flotte

arbeitete. Die Stelle wurde durch eine Boje bezeichnet, und zwei Wasserbomben vom Typ „D" und zwei vom Typ „G" wurden mit Einstellung für 12 m geworfen. „M. L. 334" kam in die Nähe und hörte das U-Boot in der Peilung West zum Süden. Beide Boote fuhren etwa eine Seemeile mit diesem Kurs, worauf sie das Unterseeboot in Nord-Nordost wieder hörten. Sie drehten, fuhren sofort etwa eine Seemeile wieder zurück und sichteten an dieser Stelle an der Oberfläche einwandfrei das Kielwasser eines U-Bootes.

15.45 Uhr: „M. L. 334" fuhr einen neuen Anlauf und warf zwei weitere „D"- und zwei „G"-Wasserbomben mit Tiefeneinstellung für 24 Meter.

16.00 Uhr: Horchempfänger im Betrieb, aber nichts zu hören.

16.16 Uhr: Luftschiff „C 9" kam dazu.

16.30 Uhr: Das Luftschiff sichtete eine Ölspur und warf zunächst eine Leuchtbombe. Da es den Anschein hatte, daß das Öl von einem Fahrzeug stammte, welches unter Wasser Fahrt machte, droppte das Luftschiff Sprengbomben mit Verzögerung auf eine Stelle etwa 60 Meter vor der Ölspur. „M. L. 334" warf gleichfalls zwei „G"-Wasserbomben in der Nähe der Leuchtbombe.

17.10 Uhr: „M. L. 350" kam dazu.

17.15 Uhr: „M. L. 350" sichtete 100 Meter ab ein Sehrohr, setzte sich im Kielwasser vor und warf zwei Wasserbomben (Tiefeneinstellung unbekannt). „M. L. 350" meldete weiter, daß aus dem Kielwasser auf Kurs West geschlossen werden konnte. „M. L. 334" und „M. L. 357" beobachteten jedoch einen südlichen Kurs.

An derselben Stelle wurde noch bis zum 19. November mit Horchempfängern gearbeitet, außerdem der Platz mit Schleppleinen abgesucht und Taucher hinuntergeschickt. Ein gesunkenes Unterseeboot wurde jedoch nicht festgestellt, lediglich Öl in beträchtlichen Mengen auf der Wasseroberfläche. Allerdings wurde bereits vorher an demselben Ort ein Ölfleck von etwa 2 Seemeilen Umfang beobachtet, bevor Wasserbomben geworfen wurden.

Im ganzen wurden 4 verschiedene Angriffe durchgeführt.

a) Angriff durch „M. L. 357" mit zwei „D"- und zwei „G"-Wasserbomben. Das Unterseeboot wurde lediglich durch Hörempfang — offenbar vom Arbeiten einer Hilfsmaschine im

Tauchboot stammend — festgestellt. Es ist aber unmöglich, die genaue Position mit Richtungsempfang festzustellen und sowohl in vertikaler als auch in horizontaler Richtung einen sicheren Angriff anzusetzen. Es ist daher nicht wahrscheinlich, daß das U-Boot hierdurch beschädigt wurde. Anzeichen dafür nicht vorhanden.

b) Angriff durch „M. L. 334". Mittels zweier „D"- und zweier „G"-Wasserbomben auf „ein nicht zu verkennendes Kielwasser und Oberflächenkräuselung durch ein getauchtes U-Boot". Wenn weder ein Sehrohr noch ein anderer Teil des U-Bootes selbst gesichtet wurde, ist es schwierig zu sagen, was eigentlich wirklich dort war — wahrscheinlich Schraubenwasser, welches aber sehr gut hundert Meter von verletzlichen Teilen des U-Bootes entfernt an die Oberfläche kommen konnte. Keinerlei Anzeichen für eine Beschädigung.

c) Anläufe durch „C 9" mit Bomben und „M. L. 334" mit zwei „G"-Wasserbomben auf einen Ölstreifen, welcher offenbar von einem unter Wasser fahrenden Gegenstand stammte. Keinerlei Anzeichen für eine Beschädigung.

d) Angriff durch „M. L. 350" auf ein in hundert Meter Abstand gesichtetes Sehrohr mit zwei „D"-Wasserbomben. Keinerlei Beweis für eine Beschädigung.

Kapitänleutnant Michell von der „Newlyn Hydrophone Flottilla" meldete, daß seiner Meinung nach ein Unterseeboot vernichtet sei.

Wenn dies wirklich der Fall war, dann mußte der Erfolg „M. L. 350" zugeschrieben werden, denn es gibt keinen Anhalt dafür, daß dem Gegner vorher eine schwere Beschädigung zugefügt wurde. Wenn tatsächlich ein Sehrohr durch „M. L. 350" gesichtet wurde, dann befand sich an dieser Stelle der Kiel des Unterseebootes etwa 10 Meter über dem Meeresboden, und unter diesen Umständen mußte eine richtige Einstellung der Wasserbombe von ausschlaggebender Bedeutung sein.

Ferner war unter diesen Umständen anzunehmen, daß ein Unterseeboot bei einer Wassertiefe von 24 Metern — wenn es derart schwer beschädigt war, daß es nicht einmal mehr im Todeskampfe an die Oberfläche gelangen konnte — irgendwie handgreif-

liche und deutliche Beweise von seiner Vernichtung erkennen läßt. Andererseits ist es tatsächlich möglich, sich vorzustellen, daß es unter Umständen nicht mehr hochkommen kann, auch wenn der Druckkörper nicht ernstlich verletzt ist. Dies wäre jedoch ein unwahrscheinlicher Zufall.

Jedenfalls kann man sich kein klares Bild darüber machen, ob bei diesem Anlauf von „M. L. 350" auf ein Sehrohr, welches bei anbrechender Dämmerung auf eine Entfernung von 100 Meter gemeldet wird, in diesem Falle ein sicherer Erfolg anzunehmen ist, denn die gemeldeten Einzelheiten genügen hierfür nicht.

Der Fall wird jedoch dadurch für uns interessant, daß der erwähnte Vorfall der erste authentische Beweis dafür war, daß man unter Umständen auch die Vernichtung eines U-Bootes mit Wasserbomben als tatsächlich erfolgt annehmen kann, selbst wenn man es vorher nicht an der Oberfläche oder sonstwie gesichtet hat, auch wenn hinterher keine Wrackteile als Beweis an die Oberfläche kommen.

Ich möchte noch einen anderen interessanten Vorfall hier anführen, welcher sich am 15. Dezember 1917 ereignete:

An diesem Tage befand sich um 6 Uhr nachmittags ein Verband von Fischdampfern, welcher mit „Fisch"-Horchgeräten ausgerüstet war, in Suchformation auf 50° 27' N, 0° — 45 Minuten W. Der „George Borthwick" meldete, daß er in der Richtung Ostsüdost schwache Unterseebootsgeräusche hörte. Nach Kursänderung wurde die übliche Jagdformation aufgenommen und die Geschwindigkeit auf äußerste Kraft gesteigert. Die Richtung des Schalles, welche in Zwischenräumen von 20 Minuten kontrolliert wurde, wechselte zwischen Ost zum Süden und Ostsüdost, die Geräusche nahmen an Stärke zu. Um 20.45 Uhr meldete der „George Borthwick", daß das Unterseeboot gleichfalls von Zeit zu Zeit seine Maschinen stoppen bezw. angehen ließ, indem es versuchte, nach Vorgang der Suchdivision, gleichfalls von Zeit zu Zeit Schraubengeräusche zu vermeiden. Durch dieses Verhalten wurde das Richtunghalten erschwert, und das Ergebnis war nach 15 Minuten die Feststellung, daß der Gegner sich jetzt nördlich befand. Die daraufhin folgende Kursänderung unserer Fahrzeuge brachte dieselben ungefähr in Kiellinie, in welcher sie in die-

sem Falle schlecht eine sichere Kreuzpeilung erzielen konnten. Insbesondere stand das Schlußschiff auch zu weit achtern, um guten Hörempfang zu haben.

Das „Fisch"-Hörgerät vom „Andrew King" arbeitete ziemlich schlecht, so daß es hauptsächlich auf den Empfang an Bord des „George Borthwick" ankam.

Das Tauchboot änderte Kurs nach Südwest zum Süden, dann auf Südsüdwest und steuerte von 21.30 Uhr an Ost. Der „George Borthwick" kreuzte mehrfach sein Kielwasser und meldete, daß die Geräusche stärker würden. Um 22.30 Uhr konnte deutlich gehört werden, daß das U-Boot ausblies und an die Oberfläche kam. Es warf kurz darauf die Dieselmaschine an, und die Explosionen des Auspuffes waren deutlich hörbar. H. M. S. „P. 38" hatte gerade Befehl erhalten, mit äußerster Kraft voraus zum Angriff anzulaufen, als der eben erwähnte Fischdampfer um 22.42 Uhr melden mußte, daß der Gegner wieder unter Wasser gegangen war.

Um 23.30 Uhr berichtete dasselbe Fahrzeug, daß das Unterseeboot in großer Nähe ostwärts steuerte. Die Geräusche waren so laut, daß man die Hörer von den Ohren nehmen konnte und sie trotzdem deutlich im Empfängerraum hörte. Das „P"-Boot wurde daraufhin angesetzt, aber infolge einer Kursänderung des Unterseebootes von Ost zum Süden auf Ost zum Norden konnte „George Borthwick" erst um 0.50 Uhr Signal zum Werfen der Wasserbomben geben. Das „P"-Boot warf exerziermäßig vier Wasserbomben im richtig abgepaßten Moment, wobei das feindliche Tauchboot offenbar 370 bis 460 Meter vor dem führenden Fischdampfer sich befinden mußte. Die Wasserbomben explodierten etwa 460 Meter (500 Yards) vor dem „George Borthwick".

Unmittelbar nach der Explosion stoppten alle Suchfahrzeuge und horchten. Die erste Explosion war außerordentlich stark, was von jedem Mann an Bord unserer vier Schiffe deutlich bemerkt wurde, und unmittelbar darauf kam ein sehr starker Ölfleck von starkem Geruch an die Oberfläche. Sofort ankerte der „Andrew King" an der Stelle und schaltete sein Hörgerät — Typ „Haifischflosse" — ein, während der „George Borthwick" in der Nähe blieb und mit seinem „Fisch"-Apparat auf Empfang stand.

Unsere Fischdampfer warteten noch 8 Stunden und 25 Minuten, ohne einen Ton hören zu können.

Genau dauerte die Jagd 6 Stunden und 55 Minuten und erstreckte sich über etwa 49 Seemeilen.

Aus dieser Schilderung kann man erkennen, welche Geduld und Ausdauer für eine erfolgreiche Durchführung derartiger Suchoperationen notwendig sind. Im ersten Falle dauerte die Jagd über 6 und im zweiten, wie gesagt, etwa 7 Stunden.

Einsatz unserer Luftstreitkräfte zur U-Bootssicherung.

Die Zahl, der durch Luftstreitkräfte im Jahre 1917 versenkten U-Boote ist auf der Zusammenstellung in Tafel II auf Seite 55 mit 6 angegeben. Es ist jedoch von Interesse, festzustellen, welche ungeheuren Anstrengungen nötig waren, um ein derartig mäßiges Ergebnis zu erzielen, bescheiden insbesondere auch, wenn man die Zahlen der nur gesichteten und nicht angegriffenen U-Boote in der gleichen Zeit berücksichtigt.

Monatsleistung bis zum	Flugstrecke über See in Seemeilen	Gesichtete U-Boote	Angegriffene U-Boote
Flugzeuge:			
11. August 1917	70.000	10	8
13. Oktober 1917	87.000	20	15
10. November 1917	78.000	18	12
8. Dezember 1917	90.000	17	11
Luftschiffe:			
11. August 1917	42.000	3	2
13. Oktober 1917	70.000	4	3
10. November 1917	52.000	3	1
8. Dezember 1917	50.000	6	5

Andererseits war der Wert der Luftwaffe für den Handelsschutz in der Nähe unserer Küsten unzweifelhaft groß. Beispielsweise konnte allmählich an der Ostküste von England die normale Bewachung durch leichte Fahrzeuge außerordentlich verringert werden, so daß die letzteren für das Geleit der skandinavischen Konvois verfügbar wurden. Infolgedessen hing die Sicherung der Küstenschiffahrt in großem Umfange von der Arbeit unserer Luftstreitkräfte ab. Die Flugzeuge vom Handley Page-Typ, welche

in Redcar stationiert waren, wurden z. B. zur Bewachung des Seegebietes vor der Küste von Yorkshire eingesetzt.

Aber im Oktober 1917 mußten diese Maschinen plötzlich nach Frankreich überführt werden, und das Ergebnis war, daß in den Tagen vom 17. bis 20. Oktober in diesem Gebiet 6 Schiffe durch Unterseeboote versenkt wurden, was eine außerordentliche Steigerung der Durchschnittsverluste für die dortige Gegend bedeutete.

Kleinere Hilfskriegsschiffe.

Stand vom 30. 9. 1917.

	In See					Im Hafen				
Schiffstyp	Geleitdienst	Bewachungsdienst	Minensuchdienst	Sicherungsdienst bei der Fischereiflotte	Insgesamt	Normale Überholung	Ruhezeit bzw. in Ausbesserung	Hafendienst	Sonderaufgaben	Insgesamt
Dampfyachten	5	25	--	—	30	3	14	2	—	19
Fischdampfer	165	132	283	7	587	77	217	12	49	355
Drifter	12	314	74	16	416	67	202	97	85	451
Motorschnellboote	5	111	28	—	144	52	87	7	48	194
Walfischfänger	7	3	—	—	10	1	5	—	—	6
Motorboote	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Raddampfer	—	—	10	—	10	2	12	—	—	14
Bewaffn. Untersuchungsdampfer	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1
Seeschlepper f. Untersuchung d. Schiffahrt	—	2	—	—	2	1	3	—	—	4
M. F. A.'s	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Verschiedene kl. Fahrzeuge	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—*

*) Nicht aufgeführt: 2 Raddampferminensucher, 7 Fischdampfer und 1 Motorschnellboot, welche im Hafen Probefahrten erledigten bezw. sich in Ausrüstung befanden.

Die Bewachung durch Hilfskriegsschiffe.

Es wird von Interesse sein, hier einige unbekannte Einzelheiten der kleineren Fahrzeuge aufzuführen, welche als Hilfskriegsschiffe dazu verwandt wurden, den Handelsschutz im Geleit-, Wach- und Minensuch-Dienst zu versehen. Die vorstehende Aufstellung

zeigt in übersichtlicher Weise, welche verschiedenen Schiffsklassen an einem bestimmten Stichtage — Ende November 1917 — dafür Verwendung fanden. Hierbei wird unterschieden zwischen denen, welche sich zu diesem Zeitpunkt in See befanden und welche gerade im Hafen lagen.

Die Artillerieausrüstung der verschiedenen Fahrzeuge war zu diesem Zeitpunkt folgende:

Die Bestückung bestand bei 301 Bewachungsfischdampfern in Zwölfpfündern (7,6 cm), bei 696 in Sechspfündern (5,7 cm), bei 77 in Dreipfündern (4,7 cm), während 6 ohne Armierung waren.

In drei Fällen trugen die Minensuchfischdampfer eine Bewaffnung von Zwölfpfündern, 104 führten Sechspfünder und 2 Dreipfünder.

335 Drifter hatten Kanonen von 5,7 cm an Bord, 585 dieser Fahrzeuge nur Dreipfünder, während 27 überhaupt keine Geschütze besaßen. Von den Motordriftern waren 14 mit Zwei- oder Zweieinhalb-Pfündern ausgerüstet und 103 waren ohne Artillerie.

Bei den Motorschnellbooten setzte sich die artilleristische Bewaffnung in 26 Fällen aus 13-Pfündern, in zweien aus 6-Pfündern, in 295 aus 3-Pfündern und in 94 Fällen aus 2-Pfündern zusammen, während 29 keine Artillerie an Bord führten.

Die durchgearbeiteten operativen Vorschläge

Weitere offensive Vorschläge / Durchgearbeitete Pläne einer engen Blockade der Deutschen Bucht werden dem Kabinett unterbreitet / Vorbedingungen eines derartigen strategischen Entschlusses / Besitzergreifung eines vorgeschobenen Stützpunktes und seitliche Torpedowulste für Schlachtschiffe / Untersuchung der deutschen Nordseeinseln auf ihre Eignung / Wegnahme von Helgoland, Borkum oder Sylt? / Sperrung der Jade durch Blockschiffe? / Angriffsmöglichkeiten in Richtung Ostsee.

Es wurden auch noch verschiedene andere Vorschläge für ein offensives Vorgehen bearbeitet.

1. Das Dichtwerfen der Ausfahrten aus den deutschen Nordseehäfen mit Minen.

Erst im Herbst des Jahres 1917 verfügten wir über einen gegen U-Boote brauchbaren Minentyp. Kurz nach meiner Übernahme der Admiralität hatte ich bestimmte Versuche ausführen lassen, um festzustellen, in welchem Umfange unsere damalige Mine durch ein getauchtes U-Boot zur Explosion gebracht würde. Durch diese Untersuchung wurde nachgewiesen, daß hierbei die Zündung lediglich bei einem Drittel richtig in Tätigkeit trat.

Nach Vorbild des deutschen Minenmodells hatten wir bereits 1916 einen Typ „H" nachgebaut, mit welchem die praktischen Versuche im Frühjahr 1917 begannen. Im Anfang galt es natürlich, einige Kinderkrankheiten zu überwinden. Nach einigen technischen Verbesserungen gaben wir jedoch kurz darauf 100 000 Stück dieser Minen in Auftrag. Diese sollten in der Helgoländer Bucht und in der Dover-Straße Verwendung finden. Die nötigen Verhandlungen mit der Industrie führte Konteradmiral Fitzherbert, der Direktor unserer Abteilung für Minen und Torpedos. Es gelang ihm, sehr kurze Lieferfristen zu erreichen, so daß die Abnahmen bereits im Sommer 1917 beginnen konnten und die ersten 1500

Stück im September klar zum Werfen waren. Von da an stieg die Anlieferung außerordentlich schnell.

Außerdem wurden Vorkehrungen getroffen, die Zahl der zum Minenwerfen eingerichteten Schiffe ganz außerordentlich zu vermehren. Im Januar 1917 verfügten wir lediglich über 4 Handelsschiffe und 1 Flottillenführer für diesen Zweck. Bis zum Ende dieses Jahres kamen für Minenlegezwecke noch neu hinzu: 12 Kreuzer, 12 Zerstörer oder Flottillenführer und 5 Unterseeboote. Eine außerordentlich große Anzahl von Minen war in der Helgoländer Bucht und in der Dover-Straße geworfen, im ganzen handelte es sich in diesen beiden Vierteljahren um insgesamt über 20 000 Stück.

2. Eine große Minensperre quer über die nördliche Nordsee.

Der erste derartige Vorschlag war ursprünglich im Jahre 1916 durch Admiral Bacon, dem damaligen Ersten Seelord, Sir Henry Jackson, unterbreitet worden. Die erste Schwierigkeit, welche einer etwaigen Ausführungsabsicht damals entgegenstand, lag in der großen Wassertiefe im fraglichen Seegebiet, was die Erfindung eines besonderen Minentyps für große Wassertiefen voraussetzte. Es gab damals keinen einzigen derartigen Minentyp in der Welt, auch nicht, als später der Vorschlag dieser Riesensperre von Amerika erneut aufgegriffen wurde. Es gelang dann jedoch, eine derartige Mine, welche recht gut arbeitete, zu entwickeln, allerdings ging eine verhältnismäßig große Zahl derselben beim Auslegen der Sperre von selbst hoch. Selbstverständlich bedeutete die Tatsache, daß man erst eine geeignete technische Lösung finden mußte, einen erheblichen Zeitverlust.

Das zweite Problem lag in der Bereitstellung des Materials, nämlich der ungeheuren Minenzahl von etwa 120 000 Stück, welche mindestens für die Sperrung der in Frage kommenden 230 Seemeilen benötigt wurden. Es gelang jedoch den außerordentlichen industriellen Hilfsquellen der Vereinigten Staaten, über diese Schwierigkeit hinwegzukommen — allerdings natürlich mit gewissen Terminverzögerungen —, und der Sperrplan konnte schließlich im Hochsommer 1918 voll erfüllt werden.

Das Auslegen der Minen erfolgte durch die britische und amerikanische Marine gemeinsam. Das Werfen selbst war ein voller Erfolg. Allerdings hatte die Sperre einen schwachen Punkt. Sie mußte nämlich an den norwegischen Hoheitsgewässern enden, so daß dort immer noch eine Durchfahrtslücke für deutsche Unterseeboote blieb.

3. Die Einrichtung einer engen Blockade der deutschen Stützpunkte.

Für eine derartige Operation wurden dem Kriegskabinett voll durchgearbeitete Vorschläge zur Stellungnahme unterbreitet. Sie gingen nicht von der Admiralität selbst aus, sondern beruhten auf Untersuchungen, welche unter meiner Leitung durch den Stab der Kriegsleitung (War Staff) angestellt wurden.

Ein derartiger strategischer Entschluß setzte die Rückendeckung durch einen Verband von Großkampfschiffen voraus, der stark genug war, um mit der Hochseeflotte fertig zu werden, wenn diese sich als Rückhalt bei Angriffen auf unsere leichten Blockadestreitkräfte einsetzte.

Außerdem war es noch unbedingt notwendig, einen vorgeschobenen Stützpunkt für unsere leichten Streitkräfte in Besitz zu nehmen und zu halten. Ferner war eine Voraussetzung, daß unsere schweren Kampfschiffe bis zu einem gewissem Grade durch technische Mittel unverletzbar gegen Minen- und Torpedoangriffe von Zerstörern und U-Booten gemacht wurden. Es hätte für uns geradezu Selbstmord bedeutet, wenn wir die Großkampfschiffe der Großen Flotte in Seegebieten eingesetzt hätten, wo sie zweifelsohne durch die Kleinkampfmittel Mine oder Torpedo in einer Weise geschwächt worden wären, daß unser Kräfteüberschuß über die Hochseeflotte aufs Spiel gesetzt worden wäre, was für uns den Verlust der Seeherrschaft bedeuten konnte.

Der grundlegende Gedanke bei dieser geplanten engen Blockade mußte daher sein, daß die Vorhut unserer Streitkräfte aus den älteren Schlachtschiffen der Großen Flotte gebildet wurde, soweit diese dort entbehrlich waren, während unserem Gros noch ein ausreichender Kräfteüberschuß über die deutsche Hochseeflotte verblieb. Diese Vorhut mußte einen Rückhalt an Schlachtschiffverbänden unserer Verbündeten, d. h. französischen und amerikanischen,

haben. Bei dieser Gelegenheit wurde der Vorschlag gemacht, diese Schlachtschiffe mit seitlichen Wulsten zum Schutz gegen Torpedo- und Minentreffer zu versehen.

Der Urheber dieses operativen Vorschlages einer engen Blockade führte weiterhin aus, es sei wahrscheinlich, daß wir nach dem Einrichten einer engen Blockade vor den feindlichen Hauptstützpunkten, mit unseren leichten Streitkräften häufig offensiv vorgehen könnten, was zur Folge hätte, daß die Deutschen sich gezwungen sähen, zahlreiche Unterseeboote aus dem Handelskrieg zurückzuziehen, um ihre Küstenverteidigung zu verstärken. Sollten die Deutschen jedoch mit schweren Kampfschiffen gegen unsere leichten Streitkräfte vorstoßen, so würde dies höchstwahrscheinlich zu einer großen Seeschlacht zwischen den beiderseitigen Großkampfschiffen führen, d. h. zu dem Zusammenstoß, welchen wir bis dahin seit Kriegsausbruch vergeblich herbeizuführen gesucht hatten. Würde jedoch die deutsche Hochseeflotte nicht auslaufen und es uns möglich sein, ihre leichten Streitkräfte allmählich aufzureiben, so hätten wir die Möglichkeit, die deutschen Stützpunkte mit Minen zu versiegeln und durch eine dauernde Bewachung dieser Sperren ein Minenräumen zu verhindern, wodurch die deutschen Nordseehäfen als Auslaufhäfen für die feindlichen Unterseeboote wegfielen. Das war die Leitidee dieses strategischen Planes.

Der schwache Punkt für eine Ausführungsmöglichkeit der zuletztgenannten Sperrabsicht war technischer Art und lag darin, daß unser damaliger Minentyp für eine Verwendung in flacherem Wasser als 10 Meter nicht geeignet war. Andererseits konnte auch bei Ebbe ein Unterseeboot jederzeit dort auslaufen, wo ihm eine Wassertiefe von 6 bis 7 Metern zur Verfügung stand. Das bedeutete aber, daß ihm dann stets eine Auslaufmöglichkeit blieb. Außerdem war zu erwarten, daß unsere Minen in strömenden Gewässern stark unterschnitten — wenigstens während der Hauptflide — so daß flach gehende Fahrzeuge dann ungehindert darüber weglaufen konnten.

Fernerhin war die erste Voraussetzung für ein derartiges Vorgehen, daß wir eine der deutschen Nordseeinseln als Stützpunkt für unsere leichten Streitkräfte, welche dort vor der Küste

stationiert sein sollten, wegnahmen. Außerdem mußte der Platz als Stützpunkt für Luftstreitkräfte geeignet sein.

Die Untersuchung der gegebenen geographischen Möglichkeiten führte zu folgender Stellungnahme: es gab drei deutsche Inseln, deren Wegnahme verschiedentlich, teils vor, teils während des Krieges, britischerseits in Erwägung gezogen war, nämlich Helgoland, Borkum und Sylt.

Nach geglückter Wegnahme hätte Helgoland für uns einen Stützpunkt bedeutet, welcher vom Festland mit Artillerie nicht bestrichen werden konnte. Andererseits war es klar, daß bei einer Eroberung durch uns die dortigen Verteidigungsanlagen zerstört worden wären, während der Hafen dauernd ein Ziel von Beschießungen durch die deutsche Hochseeflotte blieb, falls nicht unser Vorhutgeschwader, welches hinter unseren Vorposten stehen sollte, sich in genügender Nähe halten konnte, um derartige Beschießungen zu unterbinden. Dies war aber mit beträchtlichen Schwierigkeiten verbunden. Außerdem waren für Helgoland voraussichtlich von deutscher Seite dauernde Angriffe durch Luftstreitkräfte zu erwarten.

Im Falle Borkum hatten wir damit zu rechnen, daß die Landbefestigungen gleichfalls außer Gefecht gesetzt und sehr schwer beschädigt waren. Ferner wurde die Wegnahme dieser Insel auch von den Leuten, die am meisten dafür eintraten, stets als eine sehr schwierige Unternehmung angesehen, welche zu ihrer Durchführung mehrere Tage erforderte. Das größte Bedenken bei Borkum bestand in der Unsicherheit, ob wir die zwischen ihm und dem Festland liegenden Ankerplätze überhaupt für die Dauer benutzen könnten. Dies schien uns nicht der Fall zu sein. Die in Frage kommenden Reeden lagen zwar so weit vom Festland ab, daß sie durch Haubitzfeuer nicht erreicht werden konnten. Sie befanden sich aber stets in der Reichweite der Flachbahngeschütze von allen Kalibern und konnten bequem aus der Luft angegriffen werden. Es war daher anzunehmen, daß nach einer Eroberung der Insel die dort vorhandenen Ankerplätze andauernd unter derartigem schweren Feuer gehalten werden würden, daß wir nach kurzer Zeit von ihrer Weiterbenutzung absehen mußten. Es wäre uns lediglich möglich gewesen, ein derartiges Bombardement durch Fernfeuer

von Schiffen und Monitoren mit Artillerieleitung von Flugzeugen aus zu beantworten. Infolge der kleinen Ziele und ihrer verteilten Aufstellung bestand für uns wahrscheinlich nicht die Möglichkeit, sehr wirksam zu antworten. Deshalb wurde entschieden, daß Borkum als Stützpunkt ungeeignet sei, es sei denn, daß wir stark genug wären, auch das dahinter liegende Festland zu besetzen.

Bei Sylt bestanden dieselben Schwierigkeiten wie bei Borkum, nur noch in verstärktem Maße, weil diese Insel erheblich näher am Festland lag.

Ein weiteres allgemeines Bedenken mußte darin gesehen werden, daß selbst eine geglückte Versiegelung der deutschen Nordseehäfen nur eine gewisse Schwächung der U-Bootsbedrohung unserer Seeverbindungen bedeutete, aber keine Beseitigung derselben, weil der Gegner sich dann auf Kiel als Basis für seine Tauchboote stützen konnte. Dies bedeutete allerdings für dieselben einen längeren Anmarsch ins Operationsgebiet, verhinderte aber ihr Auslaufen nicht vollkommen.

Es schien uns nämlich nicht erreichbar, auch noch die Ausfahrten aus der Ostsee zu versiegeln, wenn wir nicht gleichzeitig Blockadestreitkräfte im Sund und im Großen Belt einsetzten. Hierzu waren wir jedoch erst in der Lage, sobald wir die deutsche Hochseeflotte vernichtet hatten, oder im anderen Falle, wenn von uns irgendwo im Kattegat ein fester Stützpunkt eingerichtet wurde, wo wir einen Verband stationieren konnten, der allen deutschen Streitkräften, die gegen unsere Blockade-Schiffe vorstoßen konnten, gewachsen war.

Außer den im Vorstehenden erwähnten Schwierigkeiten hinderte uns vor allem noch die technische Unmöglichkeit, den abzuteilenden Schiffen der Großen Flotte Torpedowulste anbauen zu können, an einer praktischen Durchführung. Wir verfügten nämlich nicht über genügend Docks, um diese schiffbaulichen Arbeiten ausführen zu können.

Ferner wäre es ganz außerordentlich schwierig gewesen — ja eigentlich sogar unmöglich — die für eine enge Blockade benötigte Zahl an leichten Fahrzeugen bereitzustellen. Im Herbst 1917 war das Stärkeverhältnis der britischen leichten Kreuzer und Zerstörer gegenüber denen Deutschlands noch unter dem Verhält-

nis 2 : 1. Hierbei waren bei uns aber auch alle Einheiten dieser Schiffsklasse mitgerechnet, welche wir für den Handelsschutz verwenden mußten, und daher war es praktisch unmöglich, auf diese zurückzugreifen.

Schließlich hing eine derartige Operation davon ab, ob unsere Verbündeten die schweren Kampfschiffe zur Verfügung stellten, welche die eigentlichen Blockadestreitkräfte decken mußten. Über diese Frage verhandelte ich mit den Marinebehörden der Vereinigten Staaten und Frankreichs. Ihre Entscheidung fiel jedoch schließlich in dem Sinne, daß sie hierzu nicht bereit wären, und aus diesem Grunde mußte der ganze Plan aufgegeben werden.

4. Mechanische Sperrung der deutschen Flottenstützpunkte durch die Versenkung von Blockschiffen.

Hierzu hatte die Admiralität selbst einen Vorschlag ausgearbeitet. Man konnte nur dann zu einer vernünftigen Stellungnahme zu demselben gelangen, wenn man ihn im einzelnen durchgearbeitet hatte.

Das angestrebte Endziel war die Verblockung sämtlicher deutscher Kriegshäfen sowie die Aufrechterhaltung dieses Zustandes, damit keine Unterseeboote von dort auslaufen konnten. In erster Linie ging die Absicht dahin, die Fahrwasserausfahrten aus der Jade und Elbe durch eine Linie von versenkten Schiffen, welche bis zur Grenze der Seefähigkeit mit Zement und Steinen schwer beladen waren, zu sperren, so daß auch die deutsche Hochseeflotte hierdurch blockiert worden wäre. Nach unserer Schätzung waren dazu im ganzen etwa 29 alte Schlachtschiffe und 42 alte Kreuzer nötig. Handelsschiffe waren für diese Aufgabe nicht verfügbar, da jeder Dampfer unter britischer oder alliierter Flagge für Transportzwecke dringend benötigt wurde.

Weiterhin war es Voraussetzung für eine Durchführung, daß wir zunächst Helgoland — möglichst durch Handstreich — wegnahmen und zweitens die Insel Wangeroog in unseren Besitz brachten; denn die dortigen Küstenbatterien beherrschten die beabsichtigten Blocksperren der Jade auf eine verhältnismäßig geringe Schußentfernung. Wir untersuchten deshalb in allen Einzelheiten

die notwendigen Operationen für die Eroberung von Helgoland und Wangeroog und arbeiteten die Pläne dazu im einzelnen aus. Auf alle Fälle mußten wir unsere Große Flotte für eine Durchführung heranziehen, um für die Küstenbeschießungen durch unsere älteren Schlachtschiffe und die Monitore Rückendeckung zu haben.

Eine nähere Untersuchung zeigte deutlich, daß bei der seemännischen Durchführung des Blockversuches nicht nur zahlreiche navigatorische Schwierigkeiten zu überwinden waren, sondern daß es auch so gut wie unmöglich schien, dabei Lücken in der Sperrlinie zu vermeiden. Angenommen den Fall, daß es gelang, die Blockschiffe erfolgreich nach Plan zu versenken, so sahen wir uns doch gezwungen, stets einen Verband von schweren Kampfschiffen in der Nähe bereitzuhalten, welcher bei jedem Versuch, eine Ausfahrt für Schiffe der deutschen Hochseeflotte zu schaffen, eingreifen und die Kriegsschiffe niederkämpfen konnte, denen ein Ausbrechen etwa doch gelingen sollte.

Wenn eine mechanische Verblockung der deutschen Hochseeflotte erfolgreich durchgeführt war — bezw. falls diese einer Verblockung zuvorkam und einen Vorstoß machte, wobei sie schwere Verluste erleiden mußte —, so handelte es sich dann darum, auch die Auslaufwege für die U-Boote durch Minen zu sperren. Die Fahrwasserbreiten, welche gesperrt werden mußten, und ebenso die Wassertiefe derselben ermöglichten in diesem Falle lediglich eine Sperrung durch Minen. Unsere damaligen Berechnungen gingen dahin, daß wir für diese Aufgabe etwa 20 000 Minen benötigten. Eine Minensperre konnte in den engen Flußmündungen wegen der Küstenbatterien nicht bewacht und verteidigt werden, so daß es uns nur übrig blieb, Minensperren zwischen Helgoland und dem Festland nach jeder Richtung vorzusehen. Wenn dieser erste Operationsabschnitt erfolgreich beendet war, mußten wir noch in ähnlicher Weise vor der Ems vorgehen, nachdem wir Borkum erobert hatten. Aber die Auslaufwege aus der Ostsee wären dann immer noch für die deutschen U-Boote benutzbar geblieben. Diese konnten wir nicht schließen, ohne die dänische und schwedische Neutralität zu verletzen.

Aber auch für diese Operationen mußten wir natürlich auf die Unterstützung durch unsere Verbündeten rechnen, und zwar durch

Bereitstellung von alten Kriegsschiffen für Versenkungszwecke vor den deutschen Flüssen und für die übrigen oben skizzierten Aufgaben. Als wir den ganzen Plan den Vertretern Amerikas, Frankreichs und Italiens vortrugen, erklärten sie jedoch, daß sie sich nicht in der Lage sähen, das benötigte Schiffsmaterial zur Verfügung zu stellen.

5. Angriffserwägungen in Richtung auf die Ostsee.

Um Rußland vom Druck der deutschen Flotte zu befreien, arbeiteten wir auch bis ins einzelne verschiedene Pläne aus, welche ein Eindringen unsererseits in die Ostsee zum Ziele hatten. Obwohl viel Scharfsinn und Zeit darauf verwendet wurde, stellte sich schließlich heraus, daß ein derartiges Vorgehen alles andere als empfehlenswert war.

Der Haupteinwand gegen eine solche Absicht war, daß ein längeren Aufenthalt in der Ostsee praktisch nur in Frage kam, wenn vorher die deutsche Hochseeflotte außer Gefecht gesetzt war, oder es mußte uns gelungen sein, die Elbe zu verblocken. Dann konnten wir zwar eine ausreichende Verstärkung zur Unterstützung der russischen Flotte in die Ostsee schicken, aber auch so mußten wir stets in der Lage sein, den Großen Belt gegen die deutschen Hochseestreitkräfte offenzuhalten. Dies bedeutete eine ungeheuer schwere Aufgabe für unsere Minensuchstreitkräfte, und unsere Wachschiffe im Belt waren in engem Fahrwasser stets den Tagangriffen deutscher Flugzeuge und U-Boote ausgesetzt und Nachtangriffen durch deutsche Zerstörer.

Es wäre uns an sich natürlich möglich gewesen, einen kurzen Vorstoß in die Ostsee durchzuführen, wenn wir dort eine Seeschlacht mit der deutschen Hochseeflotte erzwingen wollten. Aber strategisch gesehen bedeutete dies, daß wir sowohl in der Ost- als auch in der Nordsee überlegene Flottenstreitkräfte zur Verfügung haben mußten; denn wenn unsere Große Flotte sich in der Ostsee befand, stand es der deutschen Hochseeflotte operativ frei, auf einen Kampf mit uns in der Ostsee zu verzichten. Sie konnte statt dessen aus der Nordsee nach Westen vorstoßen, um unsere lebenswichtigen Seeverbindungen mit Frankreich abzuschneiden und für

längere Zeit die Seeherrschaft in unseren eigenen Gewässern zu gewinnen.

Schließlich hätten wir noch die Möglichkeit gehabt, die Durchfahrt durch den Sund nach der Ostsee für unsere Unterseeboote zu erzwingen. Dies hätte jedoch auf unserer Seite wahrscheinlich den Verlust von verschiedenen Zerstörern bedeutet. Außerdem schien es uns wegen der damaligen inneren Verhältnisse in Rußland nicht ratsam zu sein, auch nur Unterseeboote in der Ostsee neu einzusetzen.

6. Zusammenfassung.

Diese verschiedenen Pläne zu Angriffsoperationen, mit welchen wir uns im Jahre 1917 beschäftigten, sind hier erwähnt worden, um zu zeigen, daß wir jede Möglichkeit bis ins einzelne untersucht haben, durch welche die feindlichen Seestreitkräfte vernichtet oder bewegungsunfähig gemacht werden konnten.

Nach ausführlicher kritischer Betrachtung stellte es sich jedoch heraus, daß uns die Durchführung nicht möglich war, oder daß ein Versuch dazu mit der Gefahr verbunden war, daß wir womöglich unsere Überwasser-Seeherrschaft verloren.

Auch während des Jahres 1918 änderten sich die strategischen Ansichten in der Admiralität nicht. Man stand auf dem Standpunkt, daß alle Angriffsunternehmungen ähnlicher Art, wie sie im Vorstehenden beschrieben wurden, und die Vorschläge, welche 1918 noch neu bearbeitet wurden, nicht durchführbar waren. Die einzige Änderung unserer Seestrategie im Jahre 1918 wird später berührt. Sie bestand darin, daß unsere Absicht, zu einer Entscheidungsschlacht mit der deutschen Hochseeflotte zu kommen, aufgegeben wurde.

Schulter an Schulter mit der amerikanischen Marine

Die Zusammenarbeit mit der amerikanischen Kriegsmarine / Die britischen Vorschläge / Es fehlt eingefahrenes Flottenpersonal / Technische Vorteile der größeren amerikanischen Zerstörer / Aufstellung der britischen Angriffsmaßnahmen gegen U-Boote / Genaue taktische Gliederung / Die technischen Einzelheiten / Weitere Pläne / Amerikanische Zustimmung / Einheitlicher Oberbefehl in britischen Gewässern.

Die ersten Schritte zu einer Zusammenarbeit zur See mit den Vereinigten Staaten von Amerika wurden sofort bei Eintritt der U. S. A. in den Krieg eingeleitet, und zwar kurze Zeit nachdem Admiral Sims in England eingetroffen war.

Vom ersten Augenblick seiner Ankunft an nahm er mit unserer Admiralität engste Fühlung auf. Dabei war er ein alter persönlicher Freund von mir und sich über die Schwierigkeiten klar, welche für die Marinebehörden Amerikas darin liegen mußten, daß sie 3000 Seemeilen vom Schauplatz des uneingeschränkten U-Bootskrieges entfernt waren und seine Wirkungen schwer übersehen konnten. Infolgedessen gab ich Admiral Sims die eingehendsten Unterlagen über die Verluste unserer Handelsmarine seit dem Übergang zum uneingeschränkten U-Bootskrieg deutscherseits und ebenso vollständige Einzelheiten über die von uns dagegen eingeleiteten Schritte.

Ich möchte hier Gelegenheit nehmen, die Darstellung von Admiral Sims in seinem Buch „The Victory at Sea“ an der Stelle richtigzustellen, wo er die erste Unterredung mit mir kurz nach seiner Ankunft in England, über die bedrohliche Lage der Handelsschiffahrt behandelt.

Er schreibt nämlich an dieser Stelle, daß ich ihn bis ins einzelnste über alles ins Bild setzte, damit er die Größe der Gefahr

richtig ermessen könnte. Gegen Ende unserer Unterhaltung fragte er, ob es eine Lösung für dieses Problem gäbe, und schreibt in seinem Buch wörtlich, daß ich geantwortet hätte: „Absolut keine, welche wir im Augenblick sehen können."

Demgegenüber möchte ich feststellen, daß ich mich in Wirklichkeit so ausgedrückt habe, daß die in Entwicklung befindlichen Gegenmaßnahmen nicht sofort wirksam werden könnten, weil für ihre Beschaffung im großen eine erhebliche Zeit benötigt würde. Ich bat ihn dann dringend, sein äußerstes zu tun, damit schnelle leichte Fahrzeuge sofort von U. S. A. über den Atlantik gesandt wurden.

Admiral Sims verstand sehr schnell die Schwere der Lage und drängte gemeinsam mit dem amerikanischen Botschafter Mr. Page die Regierung der Vereinigten Staaten dazu, so weit und so bald wie möglich durch die Entsendung von Zerstörern unsere Lage zu erleichtern. Ihm war es zu verdanken, daß mit Einwilligung des Marineamtes der Vereinigten Staaten die Zusammenarbeit mit uns sehr eng und herzlich wurde, so daß alle Kriegsschiffe, welche die Amerikaner nach den britischen Gewässern entsandten, britischen Flaggoffizieren unterstellt wurden. Dies führte zu einer gefühlsmäßig sehr engen Kameradschaft zwischen beiden Marinen. Der beste Beweis hierfür kann darin gesehen werden, daß nach Beendigung des Krieges der britische Admiral Sir Lewis Bayly, welcher die amerikanischen Zerstörer in Queenstown befehligte, sehr häufig zu Besuchen nach Amerika eingeladen und jedesmal aufs herzlichste empfangen wurde.

Als im August 1917 Admiral Mayo, der Oberbefehlshaber der amerikanischen Atlantik-Flotte, England besuchte, gaben wir ihm gleichfalls einen vollkommenen Einblick in unsere strategischen Absichten, unseren Handelsschutz und unseren Geleitdienst.

Gleich nach seiner Ankunft hatte Admiral Mayo angefragt, in welcher Hinsicht wir eine Unterstützung der Vereinigten Staaten wünschten. Ihm wurden hierzu folgende Vorschläge durch uns unterbreitet:

1. Vier Großkampfschiffe — und zwar kohlenbrennende Schlachtschiffe — sollten an Stelle von drei bis vier britischen Dread-

noughts zur Großen Flotte treten. Die abgelösten Schiffe sollten ins Mittelmeer gehen, um dort Schlachtschiffe älteren Typs abzulösen. Letztere sollten außer Dienst gestellt werden, weil ihre Besatzung für Schiffe anderen Typs benötigt wurde.

2. Es mußten mehr amerikanische Zerstörer herübergeschickt werden, um uns zu ermöglichen, das Konvoi-System weiter auszubauen sowie um die einzelnen Geleitzüge besser sichern zu können.
3. Aus demselben Grunde sollte auch die Zahl der amerikanischen Führerkreuzer für Geleitzüge vermehrt werden.
4. Die Zahl der Bewacher, Seeschlepper usw. im Dienst der U-Bootsabwehr war zu verstärken.
5. So schnell wie möglich sollten neue Handelsschiffe gebaut werden.
6. Eine große Zahl von Minen für die Riesensperre zwischen Schottland und Norwegen war in Auftrag zu geben. Außerdem brauchten wir zur Auslegung derselben Unterstützung durch amerikanische Minenleger.
7. Wir forderten schließlich in großem Umfange Unterstützung durch amerikanische Luftstreitkräfte an.

Zu Punkt 1 führten wir aus, daß die Vermehrung unserer leichten Kreuzer und Zerstörer während des Weltkrieges uns bereits dazu gezwungen hatte, verschiedentlich ältere schwere Kampfschiffe außer Dienst zu stellen, um über eingefahrenes Personal für die neu in Dienst kommenden leichten Kreuzer, Flottillenführerschiffe und Zerstörer zu verfügen. Wir wären leider dazu gezwungen, uns auch weiterhin in dieser Weise zu behelfen, weil wir in den nächsten 18 Monaten Offiziere und Besatzungen für 19 leichte Kreuzer, 12 Flottillenführer und 119 neue Zerstörer bereitstellen mußten.

Wenn die amerikanische Regierung sich in der Lage sähe, vier Dreadnoughts mit Kohlenfeuerung nach Europa zu schicken, so würden wir diese, wie wir Admiral Mayo mitteilten, der britischen Großen Flotte zuteilen, und zwar als geschlossene Division in eins unserer Schlachtschiffgeschwader einstellen.

(2) Die amerikanischen Zerstörer waren für den Dienst an der britischen Westküste geeigneter als die britischen, weil sie größer

waren und eine größere Dampfstrecke hatten. Wenn es möglich sei, ihre Zahl erheblich zu vermehren, dann sähe sich die Admiralität in der Lage, mehr britische Zerstörer in der Nordsee einzusetzen, wo sie angriffsweise gegen die deutschen U-Boote vorgehen konnten. Unser Vorschlag für die Vermehrung der amerikanischen Zerstörer lediglich für Geleitdienstzwecke belief sich auf 55.

(3) Eine Ermöglichung der zahlenmäßigen Vermehrung der amerikanischen Konvoi-Kreuzer würde einen dichteren Fahrplan der Geleitzüge möglich machen, bezw. wir sähen uns in der Lage, die Zahl der jedem Geleitzug zugeteilten Handelsdampfer zu verringern, was wiederum bessere Kontrolle und erhöhten Schutz bedeutete. Wir nannten die Zahl 41 als erstrebenswert, und zwar sollten entweder Kreuzer oder auch alte Schlachtschiffe als Geleitzugführer verwendet werden.

(4) Es war klar, daß eine Minensperre zwischen Schottland und Norwegen auch die Bereitstellung einer großen Zahl von Bewachungsfahrzeugen zur Voraussetzung hatte. Daher mußte uns in dieser Hinsicht jede amerikanische Unterstützung äußerst wertvoll sein. Entweder sollten die Vereinigten Staaten den Hauptteil der Sperrbewachung übernehmen oder wir in die Lage versetzt werden, an anderer Stelle die nötige Anzahl von britischen Streitkräften freizumachen. Insgesamt forderten wir für diesen Zweck an:

48 Zerstörer oder Kanonenboote,
128 Fischdampfer,
80 Motorschnellboote (von 34 Meter Länge),
20 starke Seeschlepper.

(5) An Material benötigten wir für diese große Sperre wenigstens 100000 Minen von U.S.A. Ungerechnet die britischen, welche außerdem bereitgestellt werden mußten.

(6) Wir forderten das gesamte Material und Personal für drei große Wasserflugzeugstationen an der irischen Küste, und zwar sollte jede derselben mit mindestens 36 Maschinen ausgerüstet werden.

*

Im Folgenden gebe ich eine Zusammenfassung unserer Angriffsmaßnahmen gegen Unterseeboote, wie wir sie Admiral Mayo unterbreiteten:

Jagdflottillen aus Fischdampfern. Kurz vor seinem Besuch im September 1917 hatten wir die Einrichtung getroffen, daß 12 von den 22 Vorpostengebieten je ein Jagdverband von 4 Fischdampfern zugeteilt wurde, welcher mit den Küstenluftstreitkräften zusammenarbeiten sollte. Diese Fischdampfer waren mit Unterwasserhorchgeräten ausgerüstet, deren erfolgreiches Arbeiten natürlich von der Brauchbarkeit dieser Apparate sowie von den geographischen Eigenheiten des betreffenden Seegebietes abhing. Leider werden Fischdampfer bei ihrer Tätigkeit sehr durch ihre geringe Geschwindigkeit behindert. Bevor wir zur Einführung des Geleitzugsystems übergingen, hatten wir übrigens Zerstörer und kleinere Boote der „P"-Klasse für diesen Zweck verwendet. Leider mußten wir sie dann für den Geleitdienst einsetzen und statt dessen auf Fischdampfer zurückgreifen.

Motorboot-Flottillen arbeiteten von Portsmouth, Portland, Torquay und Newlyn aus im Englischen Kanal sowie vorm Tyne an der englischen Ostküste. Diese Fahrzeuge hatten gleichfalls Unterwasserschallempfänger und dabei eine verhältnismäßig hohe Geschwindigkeit zwischen 15 und 18 Knoten. Sie waren im allgemeinen für uns sehr wertvoll, falls nicht schlechtes Wetter ihre Verwendung einschränkte, weil sie nicht stark gebaut und verhältnismäßig klein waren.

Ein besonderer Nordseejagdverband setzte sich aus 32 Fischdampfern zusammen und wurde durch einige Kanonenboote verstärkt, welche jeweils gerade im Geleitdienst entbehrlich waren. Seine Aufgabe bestand darin, deutsche Unterseeboote, die nach Norden in den Atlantik auslaufen oder von dort einlaufen sollten, anzugreifen und möglichst zu stoppen. Auch für diesen Zweck bewiesen unsere Unterwasserschallempfänger ihre große Brauchbarkeit.

Fernerhin unterrichteten wir Admiral Mayo, daß damals unser Bestand an U-Bootsfallen aus einer großen Anzahl von Dampfern, Segelschiffen und kleineren Fahrzeugen bestand. Von diesen hatten einige eine Einrichtung erhalten, womit sie an ihrem Heck getauchte U-Boote schleppen konnten.

U-Bootsbekämpfung durch Luftstreitkräfte. Hierzu teilten wir dem amerikanischen Admiral mit, daß wir in jedem Monat über See ungefähr 120 000 Seemeilen zur Aufklärung flogen. Die Zahl der dabei gesichteten deutschen Unterseeboote belief sich alle zwei Tage auf ein Boot. Während des letzten Vierteljahres waren dabei auch unsere Flugzeuge häufig zum Angriff gekommen. Bei der Jagd auf feindliche U-Boote wurden außerdem auf unserer Seite vielfach geschleppte Drachenballons verwendet, welche von Zerstörern, „P"-Booten und anderen kleinen Fahrzeugen am Heck geschleppt wurden.

Wir gaben auch die Einzelheiten über die Angriffsmaßnahmen durch unsere eigenen U-Boote an. Und zwar hatten wir damals 3 bis 4 U-Boote vor der Nordwestküste vom Skagerrak ausliegen, 1 bis 2 auf der Verbindungslinie zwischen Hanstholm und der Nordspitze der Shetlandsinseln, 1 bis 2 bei den Shetlands — und zwar entweder nördlich von denselben oder im Süden im Fair-Island-Kanal — 3 bis 4 zwischen den Breitengraden 55 und 57 Grad Nord. Sie waren also auf den von uns beobachteten Kurslinien, welche die deutschen U-Boote für gewöhnlich nach dem Atlantik benutzten, verteilt. Ich hatte außerdem soeben in Erfahrung gebracht, daß seit der Einführung unseres Konvoi-Systems stets einige deutsche U-Boote vor der Ansteuerung zum Bristol- und Englischen Kanal arbeiteten, und es war entschieden worden, daß einige unserer U-Boote im Atlantik sobald wie möglich dort ausgelegt werden sollten.

Admiral Mayo erhielt gleichfalls genaue Einzelheiten über unseren Minenkrieg in der Helgoländer Bucht, sowie über unsere tiefstehenden Minensperren, welche wir in der Nordsee und im Englischen Kanal geworfen hatten.

Die nachstehende Aufstellung, in welcher unsere gesamten Angriffsmaßnahmen gegen die U-Boote zur Zeit seines damaligen Besuches enthalten waren, wurde ihm außerdem überreicht. Sie gibt in gedrängter Kürze einen guten Überblick über unsere damaligen Maßnahmen zur U-Bootsbekämpfung:

Zusammenstellung der Maßnahmen zur Bekämpfung der deutschen U-Boote.

Allgemeines	Nähere Angaben	Verwendung
1. Jagdflottillen mit Unterwasserschallempfängern	a) In 12 verschiedenen Vorpostengebieten Jagdverbände von je 4 Fischdampfern.	a) Für die Nordseeverbände Personalausbildung in Portland.
a) Fischdampfer	8 Jagdverbände (insgesamt 32 Fischdampfer) in Ausrüstung befindlich zwecks Verwendung in der Nordsee.	
	1 Jagdverband von 4 Fischdampfern mit Operationsgebiet vor der Kanalansteuerung.	Kanalverband, im Tätigkeitsgebiet arbeitend.
b) Motorboote	b) 5 Motorbootsflottillen zu je 6 Einheiten. Stationen: Portsmouth (2), Portland, Dartmouth, Newlyn (je 1).	b) Im Arbeitsgebiet vor ihren Stützpunkten.
2. Luftstreitkräfte (air patrols) Flugzeuge und Flugboote	a) Ostküste: 9 Stationen mit 110 Maschinen. b) Englischer Kanal, Portsmouth-Gruppe: 5 Stationen mit 31 Maschinen. Südwest-Gruppe: 7 Stationen mit 49 Maschinen, außerdem Wasserflugzeugträger „Riviera" mit 4 Maschinen. Irland: 3 große Stationen geplant.	a—c: Luftüberwachung, um feindliche U-Boote zu melden und unter Wasser zu drücken. Zur U-Bootsjagd von gesichteten deutschen U-Booten. Zur Sicherung von Handelsdampfern. Ausrüstung der Luftfahrzeuge durch Bomben mit Verzögerungszündung.
Luftschiffe	c) Ostküste: 5 Stationen mit 24 Luftschiffen (unstarre). Englischer Kanal: 3 Stationen mit 17 Luftschiffen. Irischer Kanal: 2 Stationen mit 9 Luftschiffen.	
Drachenballons	d) Drachenballonstationen in verschiedenen Häfen, wo sie von Bewachungsfahrzeugen zum Geleitdienst oder zur U-Bootsjagd in Schlepp genommen werden können.	

Allgemeines	Nähere Angaben	Verwendung
3. U-Boote. Getaucht in Lauerstellung zum Abschuß feindlicher U-Boote in Überwasserfahrt.	13 U-Boote der „E"-, „D"- und „H"-Klasse an der Westküste von Irland (Atlantic-Patrol). 52 U-Boote der „E"-, „F"-, „G"-, „H"-, „J"-, „V"- und „C"-Klasse im Gebiet der Nordsee (North Sea Patrol). 5 U-Boote der „E"-Klasse zum Minenlegen in der Nordsee.	So häufig wie möglich unter Wasser ausgelegt, und zwar nach Anweisungen der Admiralität sowohl an beobachteten Kursen als auch in bevorzugten Tätigkeitsgebieten.
4. Motorschnellboote als U-Bootsjäger.	12 Boote von 12 m Länge in Dünkirchen zur Verwendung vor der belgischen Küste. 56 Boote von 17 m Länge, Geschwindigkeit von 34—38 Knoten, Bewaffnung: 1 Torpedo von 45 cm Kaliber, 4 Wasserbomben vom Typ D (136 kg), 1 Lewis-Geschütz. 28 dieser Boote arbeiten im Englischen Kanal, der Rest bei Dover.	Hauptstützpunkt Portland für 20 Boote. Nebenstützpunkte werden in anderen Kanalhäfen eingerichtet.
5. U-Bootsfallen Dampfer und Segler.	Großer Typ: Convoy Sloops . . . . . 11 P. Q.s . . . . . 10 Qs . . . . . 18 Kleinere Typen: Fischdampfer . . . . . 19 Drifter . . . . . 2 Motordrifter . . . . . 3 Leichter . . . . . 1 Segler: Verschiedene Typen . . . 10 Brixham-Segelfischer . . 3	
6. U-Bootsfallen, die mit getauchten U-Booten zusammenarbeiten.	Das getauchte U-Boot etwa eine halbe Seemeile im Schlepp hinter der U-Bootsfalle.	1 an der irischen Nordküste mit einem Segler als Köder. 1 an der irischen Südküste mit einem Dampfer arbeitend.

Allgemeines	Nähere Angaben	Verwendung
7. Minenkrieg. Verseuchen der Auslaufwege für die deutschen U-Boote durch U-Bootsminenleger und Überwasserminenleger.	Dies Verfahren wurde in sehr großem Umfange angewendet. Lage der Sperren durch Admiralität auf Grund der neuesten Nachrichten festgelegt. Tiefeneinstellung davon abhängig, wo deutsche U-Boote über Wasser oder in Tauchfahrt gemeldet waren.	
8. Wasserbomben. Verstärkte Beschaffung und Aptierung für Detonation in größerer Wassertiefe.	4 Tiefeneinstellungen: 50, 100, 150, 200 Fuß (15 m, 30 m, 45 m, 61 m). 3 verschiedene Typen: 136 kg, 54 kg, 18 kg Sprengladung.	Beabsichtigte Lieferzahl von 4000 Stück der Typen D und DI. (136 bezw. 54 kg) je Monat. Z. Zt. monatliche Anlieferung von 1200 Stück im Monat.
9. Unterwasserhorchapparate (Hydrophones, Magnetophones) vor der Küste.	Küstenhorchstationen: 9 Anlagen im Betrieb, 8 in Bau, 7 weitere geplant, aber noch nicht genehmigt. Magnetophone Stations: 1 in jedem großen Minenfeld.	Die weitere Kabelauslegung erfolgt so schnell wie technisch möglich.
10. Wasserbombenwerfer. Mörser (Bomb Howitzers)	1312 Werfer für 136 kg-Wasserbomben (Typ D).	Einbau entsprechend Lieferungsmöglichkeit auf Fischdampfern, U-Bootsfallen und Handelsschiffen. Anbordgabe bei anderen Schiffsklassen in Erwägung gezogen

Typ	Stückz.	Ladung kg
34,2 cm Mörser	1	45
90,7 cm Mörser	80	42,6
19 cm Mörser	50	19,5
15,2 cm Newton-Mörser	3	11,3
28 cm Haubitzen	210	60
25,3 cm R. M. L.-Haubitzen	750	45
19 cm Haubitzen	1000	19,5
12,7 cm Haubitzen	12	5

Allgemeines	Nähere Angaben	Verwendung
11. Schnell-schleppgerät für größere Tiefen.	Versuche im Gange, um eine Tiefe von 61 m zu erreichen.	
12. 45cm- und 53 cm-Torpedo mit Kreisläufervorrichtung.	Läuft im Kreise bei einem Drehkreis von 183 m unter Tiefenschwankungen zwischen 24,4 m und 30,5 m.	Einführung für 50% der Torpedorohre auf Zerstörern genehmigt, welche zur Jagd auf U-Boote in Seegebieten eingesetzt werden, wo ein Zusammenstoß mit deutschen Zerstörern unwahrscheinlich ist.

Was unsere zukünftigen Maßnahmen zur U-Bootsbekämpfung anbetraf, so erklärten wir Admiral Mayo, daß unsere Anstrengungen in erster Linie darauf hinausgingen, das Auslaufen deutscher Tauchboote aus der Nordsee möglichst zu verhindern, und daß wir damit beschäftigt wären, kein Mittel unversucht zu lassen, welches dafür geeignet schien. Beispielsweise wollten wir den Englischen Kanal für U-Boote unpassierbar machen, und zwar in der Hauptsache durch neuartige Minensperren, welche in der Doverstraße gelegt werden sollten, sobald der neue Minentyp in genügender Zahl verfügbar war. Diese „Treppen"-Sperren waren zuerst durch Admiral Sir Reginald Bacon im Februar 1917 vorgeschlagen, und es war für ihre Auslegung die Linie Folkestone—Griz Nez gewählt worden. Die Einzelheiten für diese neu auszulegende Sperre wurden noch einmal überprüft, sobald die Auslieferung des neuen Minentyps im großen bevorstand, nämlich im September 1917. Mit dem Werfen wurde im November begonnen, und gegen Jahresende war es praktisch beendet. Die Verluste von etwa sieben deutschen U-Booten im Jahre 1918 sind auf diese Sperre zurückzuführen.

Luftwaffe. Unsere Absicht zielte darauf, 36 große Flugboote vom Typ „America" in Peterhead, 36 in Scapa und 36 in Lerwick zu stationieren. Wir erklärten Admiral Mayo, daß dies bei unseren beschränkten Hilfsquellen nicht möglich sein würde,

falls nicht unsere Flugstreitkräfte an unserer atlantischen Küste in notwendigem Umfange durch Material und Personal aus USA. ersetzt würden, so daß die abgelösten Flugzeuggeschwader voll gegen U-Boote eingesetzt werden konnten.

Der Chef der Operationsabteilung im amerikanischen Marineamt, Admiral Benson, kam im Jahre 1917 etwas später gleichfalls nach England. Er überbrachte die Zustimmung zu meinen Vorschlägen auf Überlassung von vier kohlebrennenden Schlachtschiffen, und diese Großkampfschiffe traten als amerikanischer Schlachtschiffverband im Dezember 1917 unter der Flagge von Konteradmiral Rodman in den Verband der britischen Großen Flotte ein.

Abgesehen hiervon fand auch verwaltungsmäßig eine enge Zusammenarbeit mit den Amerikanern statt. Admiral Sims nahm persönlich an zahlreichen Sitzungen in unserer Admiralität teil, wenn Operationen zur See besprochen wurden. Bald darauf machte ich Admiral Sims den Vorschlag, amerikanische Seeoffiziere nach England zu entsenden, um sie in der Admiralität in verschiedenen Abteilungen Dienst tun zu lassen, was für beide Teile von großem Nutzen sein mußte. Nachdem Admiral Benson diese Angelegenheit mit mir ausführlich durchgesprochen hatte, stimmte er zu, und es wurde dementsprechend verfahren.

Die Folge war, daß gegen Ende 1917 unsere Zusammenarbeit mit den Amerikanern absolut vollständig war, und es kann heute darüber kein Zweifel mehr bestehen, daß diese Maßnahme für uns sehr wertvolle Folgen hatte.

Ich möchte diesen Abschnitt nicht schließen, ohne meine große Bewunderung auszudrücken, welche wir britischen Seeoffiziere für die amerikanischen Admirale hatten, die aus sachlichen Gründen ihren persönlichen Ehrgeiz zurückstellten und unter den Befehl von britischen Seeoffizieren traten, damit die Einheitlichkeit des Oberbefehls in den britischen Gewässern sichergestellt wurde. Sie trugen damit der Tatsache Rechnung, daß wir einige Jahre Kriegserfahrung mehr hatten, und aus dieser Erkenntnis handelten sie. Dieser großzügige Entschluß wurde ihnen auf britischer Seite hoch angerechnet. —

Neuntes Kapitel

Die entscheidende Bedeutung der deutschen Flandernstellung

Wie können die deutschen Stützpunkte in Flandern unschädlich gemacht werden? / Pläne, Vorschläge und Besprechungen / Der strategische Entschluß / Die Ausführung / 45,7 cm-Geschütze für Monitore / Vorteile künstlicher Einnebelung von Angriffszielen für die deutschen Verteidiger / Kombinierter Nachtangriff von See und aus der Luft / Die vertrauliche Erklärung vom 6. 8. 1917 / Der deutsche U-Bootskrieg auf dem Höhepunkt / Die britische Achillesferse: Die Kanalverbindungen / Die deutschen Flandernzerstörer ein Damoklesschwert / Jederzeit Durchbruchsmöglichkeit für Überwasserstreitkräfte / Außerordentlich ernste Schiffahrtslage.

In den vorhergehenden Abschnitten war die Rede von unsererseits eingeleiteten Schritten oder angestellten taktischen Erwägungen, die darauf hinzielen sollten, mit den deutschen Unterseebooten auf hoher See fertig zu werden, oder sie am Auslaufen aus ihren Nordseehäfen zu hindern.

Die Frage, wie man ihr Inseegehen von Zeebrügge bzw. von Ostende — den beiden Ausfahrten von ihrem Hauptstützpunkt Brügge — unmöglich machen könnte, war seit den ersten Kriegsmonaten in der Admiralität dauernd geprüft worden. Bekanntlich waren diese Küstenplätze nach Besetzung der belgischen Küste durch die deutsche Armee von deutschen Zerstörern und Unterseebooten als Basis in Benutzung genommen worden.

Schon gleich im Januar 1915 hatte die britische Admiralität den höchsten Stellen gegenüber die außerordentlich große Gefahr einer Unterbrechung unserer Seeverbindungen quer über den Kanal nach Frankreich betont, zu welcher diese deutschen Seestreitkräfte an der Flandernküste jederzeit in der Lage waren. Sie hatte Sir John French andauernd und auf jede Weise dazu gedrängt, eine Offensive zu Lande zu unternehmen, deren Endziel das Abschneiden der deutschen Front von der belgischen Küste sein sollte.

Mehr als einmal waren Vorschläge ausgearbeitet worden, um die Ausfahrten von Ostende und die des Brügger Kanals bei Zeebrügge durch Versenken von Blockschiffen zu sperren. Endlich hatte im November 1916 das britische Kriegskabinett unter Vorsitz von Mr. Asquith eine Entschließung dahingehend gefaßt, daß es von größter Wichtigkeit für die alliierte Kriegsführung wäre, entweder Ostende und Zeebrügge wiederzuerobern oder ihre Hafenanlagen für den Gegner unbrauchbar zu machen. Dies spielte sich vor meinem Eintritt in die Admiralität ab.

Zu Beginn 1917 war nach Besprechungen in London und Calais der Plan General Nivelles zu einem Durchbruch durch die erstarrte deutsche Westfront genehmigt worden. Ursprünglich beabsichtigte sogar der britische Erste Minister, zu diesem Zwecke die britischen Truppen dem Oberkommando von General Nivelle überhaupt zu unterstellen.*) Diese Vereinbarung hatte Lloyd George aber eigenmächtig getroffen, ohne mit Sir William Robertson oder Sir Douglas Haig Rücksprache zu nehmen. Sie wurde schließlich dahin geändert, daß Sir Douglas Haig dem General Nivelle nur für die Dauer dieser Offensive unterstellt wurde.

Der französische Angriff mißlang dann völlig, was zu einer ernsten Lage führte. Darauf gerieten sowohl das französische Heer als auch ganz Frankreich in große Hoffnungslosigkeit, und bei verschiedenen Truppenteilen zeigten sich ernstliche Anzeichen von Kriegsmüdigkeit, es kam sogar zu schweren Meutereien. Infolgedessen waren wir der Auffassung, daß das britische Heer unbedingt einige militärische Erfolge erringen sollte. In erster Linie, um einem deutschen Gegenangriff auf die französische Front zuvorzukommen, und in zweiter, um deutsche Reserven zu binden, während die französische Armee damit beschäftigt war, ihren Gefechtswert und ihre Moral wiederherzustellen. Ein erfolgreiches angriffsweises Vorgehen unsererseits sollte das französische Heer und Volk wieder mit neuer Siegeszuversicht erfüllen.

Am 4. Mai fanden in Paris zwischen den Generalen Pétain, Nivelle, Sir W. Robertson und Sir Douglas Haig Beratungen statt mit dem Ergebnis, daß mit Angriffsoperationen an der West-

*) Siehe das Buch „Soldiers and Statesmen“ von Sir William Robertson, Band II, Seite 107.

front weiter fortgefahren werden sollte. Der britische Erste Minister erklärte sein Einverständnis hierzu, und die französische Armeeleitung war zur Unterstützung bereit. Die endgültige Entscheidung fiel dann dahin, daß die Offensive an der Westfront im Einklang mit den Besprechungsergebnissen der oben erwähnten Generale fortgesetzt werden mußte, und zwar sollten die gesamten britischen Streitkräfte hierbei zum Einsatz kommen. Es war sehr bedauerlich, daß das französische Heer im Augenblick nur in geringem Maße Beistand leisten konnte.

Als diese Operation nach eingehender Vorbereitung ihren Anfang nehmen sollte, war die Wetterlage gut und schien es auch weiter zu bleiben. Es fanden jedoch wegen verschiedener Meinungsverschiedenheiten noch zahlreiche Besprechungen der Führung während des Juni und Juli vor dem eigentlichen Beginn des Angriffes statt und hatten große Verzögerungen zur Folge. Vor der dritten Woche des Juli ereignete sich daher nichts Entscheidendes. Admiral Bacon erwähnt in seinem Kriegsbuche „The Concise Story of the Dover Patrol", daß ihm ein sehr vielversprechender Plan nach eingehenden Versuchen genehmigt worden war und durchgeführt werden sollte.

Das Ziel desselben bestand darin, überfallartig an der belgischen Küste in der Nähe von Westende starke Streitkräfte zu landen, die nördliche Flanke der deutschen Westfront zu umfassen und darauf die deutschen U-Boots- und Zerstörerstützpunkte in Brügge, Zeebrügge und Ostende zu erobern. Sir Douglas Haig war an und für sich mit diesem Landungsunternehmen einverstanden. Er stellte jedoch die Bedingung, daß erst zur Durchführung geschritten werden sollte, wenn die britische Front bei ihrem Vorstoß von der Ypernfront über Passchendaele die Stadt Roulers erreicht hätte. Die 1. Division der vierten britischen Armee unter Sir Henry Rawlinson in Stärke von 14 000 Mann wurde in ein Lager zwischen Dünkirchen und Calais gelegt und war bereit, auf gegebenen Befehl hin die Landung durchzuführen.

Die Vorbedingung für eine erfolgreiche Ausführung bestand in absoluter Geheimhaltung des Planes und vollständiger Überraschung des Gegners. Das Lager der abgeteilten Truppen bei Le Clipon trug deshalb die harmlose Bezeichnung „Quarantäne-Lager".

Die Monitore, Pontons und Flöße, welche zu der Durchführung der Landung benötigt wurden, waren an der Themse-Mündung — im Swin — verankert, und es waren dort gleichfalls die strengsten Vorsichtsmaßnahmen getroffen, damit nicht über ihren Verwendungszweck irgendetwas durchsickern konnte. Soweit ich mich erinnere, wurde sogar das britische Kriegskabinett gleichfalls aus Geheimhaltungsgründen erst im letzten Augenblick über diese geplante Maßnahme unterrichtet.

Mit Rücksicht auf diese militärischen Operationen hielt sich die Admiralität zunächst zurück. Wir hofften, daß die Landung im August oder spätestens im September durchgeführt werden könnte, und erst dann sollte gegen die U-Bootsstützpunkte etwas Entscheidendes unternommen werden. Bis dahin wurden die Beschießungen von Zeebrügge und Ostende durch die Monitore der Doverstreitkräfte von See aus so häufig wie möglich wiederholt. Außerdem führten die königlichen Marineluftstreitkräfte von Dünkirchen aus so oft wie möglich Bombenangriffe auf diese Orte durch.

Bei einer Besprechung im August erklärte der Erste Minister mir gegenüber, daß seiner Ansicht nach die Benutzung von Ostende und Zeebrügge für die Deutschen auch dann unmöglich gemacht werden könnte, wenn die Küstenbeschießungen häufiger und intensiver durchgeführt würden, was bedeutete, daß ein weiterer Einsatz unserer Armee für dieses Ziel sich erübrigte. Demgegenüber mußte ich feststellen, daß wir zwar in der Lage seien, den Deutschen Belästigungen, Unbequemlichkeiten und auch hin und wieder Materialschaden durch die Bombardierung beider Häfen von See und aus der Luft zuzufügen, ein endgültiges Ergebnis konnten wir dadurch jedoch nicht erzielen.

Lediglich eine vorübergehende Nichtbenutzbarkeit, Zufallstreffer auf Schwimmdocks, Werkstätten usw. konnten wir bestenfalls für die Dauer der Beschießung erreichen, keinesfalls jedoch eine dauernde Beschädigung der Hafenanlagen selbst. Bei Beginn der Beschießung konnten die im Hafen liegenden Fahrzeuge denselben verlassen und nach Beendigung des Schießens sofort wieder zurückkehren. Zeebrügge und Ostende waren beide durch Seekanäle mit Brügge verbunden. Außerdem erklärte ich, daß im allgemeinen die deutschen Fahrzeuge nur ausnahmsweise im Hafen von Zee-

brügge lagen, im allgemeinen jedoch in Brügge selbst. Die Schleusentore von Zeebrügge konnten wir lediglich durch gelegentliche Treffer unbenutzbar machen. Um dies zu erreichen, mußten wir bei der geringen Zielfläche und der großen Schußentfernung eine außerordentliche Munitionsmenge einsetzen. Es war außerdem zu berücksichtigen, daß die Deutschen dabei waren, weiter innen im Seekanal neue Schleusentore zu bauen, deren Lage uns unbekannt war. Brügge selbst war bei der damaligen Reichweite der Schiffsgeschütze außer Schußbereich. Allerdings hatte Admiral Bacon den Vorschlag gemacht, auf Monitoren Geschütze von 45,7 cm (18") für die Fernbeschießung von Brügge einzubauen. *)

Es ist erwiesen, daß die häufige Bombardierung von Ostende gegen Ende Oktober 1917 den Erfolg hatte, daß die Deutschen in der Praxis auf die Benutzung dieses Hafenplatzes verzichteten und ihre Fahrzeuge meistens nach Brügge und gelegentlich nach Zeebrügge legten. Man muß übrigens berücksichtigen, daß unsere Monitore die Beschießungen auf sehr große Entfernungen — nämlich über 23 000 Meter und mit Flugzeugbeobachtung — durchführen mußten, außerdem erhielten sie dabei Feuer durch die schweren Geschütze der deutschen Küstenbatterien und waren gleichzeitig schweren Luftangriffen ausgesetzt.

Es war fernerhin sehr schwierig, diese Operationen häufig durchzuführen, denn ihre Durchführungsmöglichkeit hing vollkommen vom Zusammentreffen verschiedener Wettervorbedingungen ab: Eine niedrige Wolkendecke machte eine Feuerleitung vom Flugzeug aus unmöglich, für unseren Rauchschleier mußte der Wind aus einer günstigen Richtung kommen usw.

Außerdem hatten die Deutschen jetzt von uns gelernt und machten sich stets den Vorteil künstlicher Einnebelung des beschossenen Geländes zunutze, indem sie ihre Dockanlagen sofort nach Beginn der Beschießung in dichte Rauchwolken hüllten. Infolgedessen war es unseren Flugzeugen unmöglich, eine Aufschlagbeobachtung durchzuführen. Wir mußten außerdem sehr ernstlich die kurze Lebensdauer unserer Geschützrohre in Rechnung ziehen, weil wir einen

*) Siehe „The Concise Story of the Dover Patrol", Seite 111.

ungenügenden Reservevorrat hatten. Alles dies behandelt Admiral Bacon im einzelnen in seinem Buch.

Mr. Lloyd George schlug mir dann vor, daß unsere Große Flotte eingesetzt werden sollte, um die beiden Hafenplätze zu beschießen. Es war leicht, auf diesen Vorschlag eine ablehnende Begründung zu finden.

Die königlichen Marineluftstreitkräfte, welche unter dem Befehl von Kapitän Lamb in Dünkirchen stationiert waren, machten ununterbrochen Bombenangriffe gegen Zeebrügge. So warf dieser Verband im September 1917 insgesamt 86 Tonnen an Bombengewicht auf die dortigen militärischen Ziele. Es ist wahrscheinlich eine Folge dieser häufigen Luftangriffe gewesen, daß die deutschen Zerstörer während des Herbstes häufig von Brügge nach Zeebrügge verlegt wurden. Wir stellten dies durch Flugzeuglichtbilder fest.

Sobald dies beobachtet war, entwarf Sir Reginald Bacon Pläne zu einem kombinierten Nachtangriff von See und aus der Luft. Die Mole von Zeebrügge wurde bei diesem Anlaß durch unsere Luftstreitkräfte schwer mit Bomben belegt, damit die deutschen Zerstörer zum Auslaufen gezwungen würden. Dicht vor dem Hafen lauerten gleichzeitig verschiedene unserer Küstenmotorboote und griffen die deutschen Fahrzeuge beim Herauskommen überraschend an. Beim ersten Male gelang es uns auch, einen deutschen Zerstörer dabei zu versenken und einen zweiten durch Torpedotreffer unserer Motorboote schwer zu beschädigen.

Es ist bekannt, daß das Vorrücken des britischen Heeres im Frontabschnitt von Passchendaele durch eine schwere Regenperiode aufgehalten wurde, so daß die vorbereitete große Landungsoperation an der belgischen Küste schließlich aufgegeben werden mußte. Sir Douglas Haig unterrichtete mich im Oktober 1917 von dieser folgenschweren Entscheidung.

Im ersten Band der Berichte von Sir Douglas Haig wird die allgemeine Lage folgendermaßen geschildert:

„Gegen Ende Juli begann das Wetter umzuschlagen. Es regnete vier Tage lang ununterbrochen in Strömen. Auch weiterhin blieb die Wetterlage stürmisch und unsicher. Gegen Mitte August wurde es schließlich etwas besser. Dann setzte wieder

Schlechtwetter ein, und der August erreichte schließlich die größte Niederschlagsmenge seit vielen Jahren. Zu Beginn des September trat nur vorübergehend eine geringe Verbesserung ein. Aber am 19. und 20. September begann wieder eine Regenperiode, und in den ersten Oktobertagen goß es mehrere Tage ununterbrochen in Strömen.

Ende September wurden unsere strategischen Entschließungen in Frankreich neu überprüft. Das andauernde Regenwetter hatte die Bewegungsfreiheit der britischen Armee in unbeschreiblicher Weise erschwert. Die dadurch bedingte Verzögerung in unserem Angriffstempo ermöglichte es den Deutschen, Verstärkungen heranzubringen, und der Fortschritt unserer Offensive wurde dann mehr durch den Schlamm und Dreck als durch den feindlichen Widerstand gehemmt. Infolgedessen war es eine große Frage, ob wir in der Lage waren, den Abschnitt von Paschendaele vor Beginn des Winters in Besitz zu nehmen."

Sir Douglas Haig schreibt weiterhin, es sei nach dem Vorangegangenen nicht anzunehmen gewesen, daß der Oktober gleichfalls ein Monat mit außergewöhnlichen Niederschlagsmengen sein würde. Weil er andererseits von deutscher Seite günstige Nachrichten über die Wirksamkeit unserer Offensive vorliegen hatte, entschloß er sich zur Fortsetzung des Angriffs.

Leider stellte es sich jedoch heraus, daß seine Hoffnung auf eine Schönwetterlage im Oktober sich nicht verwirklichte, und der Zustand des flandrischen Schlamms verschlechterte sich noch weiterhin. Infolgedessen wurde am 12. Oktober der Beschluß gefaßt, unseren Angriff nicht bis zu seinen ursprünglichen Endzielen vorzutreiben, obwohl wir noch darauf hoffen konnten, Paschendaele selbst zu nehmen, was uns übrigens auch später am 6. November gelang.

Über die Gesamtheit dieser Operationen gab das Parlamentsmitglied Generalmajor Sir John Davidson am 6. August 1917 im Unterhaus eine vertrauliche Erklärung über die Gründe ab, aus welchen die Ypern-Offensive fortgesetzt wurde. Die Mitteilung umfaßte folgende Gesichtspunkte:

1. Seit dem Zusammenbruch ihrer Juli-Offensive hatte die russische Armee ihre Schlagkraft eingebüßt.

2. Die Kampfkraft der französischen Heere war im Augenblick durch schwere Meutereien ernstlich vermindert.
3. Der Zusammenhalt der alliierten Front im Westen war durch die schwere Niederlage der italienischen Heere im Oktober 1917 gefährdet.
4. Amerika sah sich noch nicht in der Lage, nennenswerte Hilfe zu Lande zu leisten.
5. Der Zusammenbruch der russischen Armee hatte starke deutsche Heeresteile freigemacht, welche auf schnellstem Wege nach der Westfront in Marsch gesetzt wurden.
6. Auf Seite der Alliierten sah sich im Augenblick lediglich die britische Armeee imstande, ernsthafte Angriffsoperationen durchzuführen.
7. Sobald die britische Offensive eingestellt wurde, gewannen die Deutschen ihre operative Entschlußfreiheit wieder zurück und sahen sich dann in der Lage, unsere Front an ihrer schwächsten Stelle anzugreifen. Der Zustand unserer verbündeten Streitkräfte verbot es im Augenblick, dieses Risiko zu laufen, so lange uns noch ein anderer Ausweg blieb.
8. Hieraus folgte, daß die britischen Angriffe solange fortgesetzt werden mußten, bis die Gefahr einer großen deutschen Gegenoffensive infolge des einsetzenden Winters behoben war.
9. Der deutsche Unterseebootskrieg hatte seinen Höhepunkt erreicht. Die britische Admiralität hegte ernste Befürchtungen für die Sicherheit unserer Seeverbindungen quer über den Englischen Kanal, solange Ostende und Zeebrügge noch in deutschen Händen waren. —

Admiral Bacon hatte bereits in einem früheren Operationsabschnitt Sir Douglas Haig einen geänderten Operationsplan vorgeschlagen, für den Fall, daß Roulers nicht erreicht würde. Und zwar sollte jetzt der Küstenstrich von Middelkerke bis Nieuport durch eine plötzliche Landung in Besitz genommen werden, worauf die deutschen Küstenbatterien gesprengt und schwere Marinegeschütze gelandet werden sollten, um die Schleusen von Zeebrügge und die Docks in Brügge durch Beschießung mit schweren Kalibern zu

zerstören. Sir Douglas Haig versagte jedoch hierzu seine Zustimmung.

In dieser Lage richteten sich unsere Gedanken wiederum auf einen Angriff auf Zeebrügge von See aus, und Admiral Bacon legte mir im Dezember 1917 Operationspläne hierzu vor, welche bis in alle Einzelheiten ausgearbeitet waren. Ich verlangte von ihm, daß er seinen operativen Vorschlag dahingehend erweiterte, daß bei dieser Gelegenheit auch eine Blockierung der Hafenausfahrten versucht werden sollte. Er ging darauf ein. Inzwischen hatte die Planungsabteilung des Admiralstabes der Admiralität gleichfalls Vorschläge für eine Versperrung von Zeebrügge und Ostende durch versenkte Schiffe ausgearbeitet und diese Admiral Bacon zugeleitet. Dieser übte daran eine sehr harte Kritik, besonders da sein eigener Vorschlag die Versenkung von Sperrschiffen gleichfalls einbegriff. Gegen Mitte Dezember wurden schließlich seine Pläne von mir genehmigt.

Die Ausführung derselben wurde darauf im April 1918 mit großem Heldenmut durch Sir Roger Keyes — dem Nachfolger von Admiral Bacon von Ende 1917 ab — versucht. Sir Roger hat übrigens den ursprünglichen Plan Admiral Bacons in verschiedenen Einzelheiten geändert, was Letzterer in seinem Buch besonders hervorhebt.

Admiral Bacon hatte jedes Mal, wenn ich die Frage der Sperrung des Zeebrügger Kanals durch Versenkung von Blockschiffen anschnitt, betont, daß durch ein solches Unternehmen niemals das Fahrwasser endgültig gesperrt werden könnte. Einerseits war der Tidenhub sehr groß, andererseits konnte man um Bug oder Heck der versenkten Schiffe einen schmalen Kanal ausbaggern oder auch durch Abbrennen eines Teiles der Blockschiffe einen Auslaufweg für die Unterseeboote wiederherstellen. Es steht zwar außer Frage, daß der Überfall von Sir Roger Keyes auf Zeebrügge eine große psychologische Wirkung hatte, es ist jedoch zweifellos eine Tatsache, daß Sir Reginald Bacon mit seiner Beurteilung des Blockierungsversuches recht behielt. In der Tat gelang es den deutschen Unterseebooten bereits zwei Tage nach unserem Handstreich, die Blockschiffe auslaufend zu passieren.

Während der zahlreichen Sitzungen des Kriegskabinettes, in welchen die Fragen „Zeebrügge und Brügge" zur Beratung standen, machte ich kein Geheimnis daraus, daß die britische Admiralität nach wie vor den größten Wert darauf lege, daß diese Stützpunkte für die deutschen Zerstörer und Unterseeboote unbenutzbar gemacht würden. Stets wurde hervorgehoben, daß ihre Wegnahme die Vorbedingung für die Sicherheit unserer Verbindungen über den Kanal sowie für die Aufrechterhaltung unseres Seehandels mit Holland bedeutete. Außerdem würden dadurch zahlreiche leichte Fahrzeuge frei, welche wir an anderer Stelle dringend benötigten.

Besonders hoben wir die Tatsache hervor, daß bis zum Augenblick von den Deutschen glücklicherweise noch nicht begriffen worden war, daß sie durch einen allgemeinen Angriff ihrer Zerstörerverbände auf unsere Schiffahrt im Kanal und insbesondere auf die Dampfer, welche in den Downs und vor der Themseeinfahrt bei Sheerneß zu Untersuchungszwecken ankern mußten, uns enormen Schaden zufügen konnten. Wenn diese Zerstörerangriffe gut vorbereitet und energisch durchgeführt sowie dabei die ganze mögliche Stärke der örtlichen Zerstörerverbände eingesetzt würde, so mußte dies zu sehr ernsten Folgen für uns führen.

Von unserer Seite wurde daher dem Kabinett erklärt, daß wir unbedingt im Winter 1917 die Doverstreitkräfte verstärken müßten, wenn die flandrischen Stützpunkte noch weiter in deutscher Hand blieben. Man muß sich stets vor Augen halten, daß unsere Doverstreitkräfte eigentlich niemals zahlenmäßig stark genug waren, um ihre wichtigen Aufgaben sicher durchführen zu können. Die ihnen zugeteilten Fahrzeuge mußten auf ihrer Vorpostenstellung dauernd eines deutschen Angriffes gewärtig sein. Der Gegner war jederzeit in der Lage, mit seinen gesamten Zerstörern an einer von ihm gewählten Stelle mit großer Überlegenheit aufzutreten. Außerdem war jederzeit mit dem Durchbrechen von überlegenen deutschen Überwasserstreitkräften für den Handelskrieg im Atlantik durch die Doverstraße zu rechnen. Infolgedessen waren die Deutschen jederzeit in der Lage, in einem von ihnen frei gewählten Augenblick mit stark überlegenen Zerstörerverbänden im Englischen Kanal aufzutreten.

Admiral Bacon beschreibt im 7. Kapitel seines oben erwähnten Buches im einzelnen die außerordentlich schwere Arbeit der ihm unterstellten „Dover-Patrol". Insbesondere für die Zerstörer waren die Anstrengungen sehr groß, weil sie jederzeit in Bereitschaft sein mußten, einen Angriff abzuweisen. Er erwähnt dabei einen bezeichnenden Vorfall, daß auf der 6. Flottille ein brüllendes Gelächter ausbrach, als ein neu dorthin kommandierter Zerstörerkommandant durch Signal um Erlaubnis bat, in seinen Kesseln Feuer ausmachen zu dürfen. Die allgemeine Regel bei den Zerstörern der „Dover-Patrol" ging nämlich dahin, daß sie ununterbrochen 17 Tage lang voll unter Dampf bleiben mußten, worauf ihnen dann drei Hafentage für eine Kesselreinigung zugestanden wurden!

Während der bereits oben erwähnten Untersuchung vom August 1917 über unsere zukünftige Seestrategie richtete das Kabinett auch eine Anfrage an den „Shipping Controller", worin es seine Vorhersage über die voraussichtliche Schiffahrtslage gegen Ende 1917 anforderte. Die Antwort ging dahin, daß britischerseits voraussichtlich die Versorgung der eigenen Bevölkerung, der Verbündeten sowie unserer über See eingesetzten Landstreitkräfte gegen Jahresende nicht mehr in vollem Umfange aufrechterhalten werden könnte.

Dieser Voraussage legte der ‚Controller' folgende Annahmen zugrunde:

1. Die Verlustzahlen der britischen Schiffahrt würden sich etwa auf der Höhe des Monats Mai 1917 halten, in Wirklichkeit waren sie aber noch etwas höher.
2. Die Fertigstellung von neuem Schiffsraum mußte plangemäß erfolgen.
3. Wir konnten auch in Zukunft mit einer Aufrechterhaltung unserer Zufuhren, allerdings nicht in vollem Umfange, rechnen.

Wenn diese Annahmen zutrafen, so bedeuteten sie auch einen weiteren zwingenden Grund, daß wir die deutschen Stützpunkte an der Flandernküste schnellstens in unseren Besitz bringen mußten. Denn ein beträchtlicher Teil der Verluste unserer Schiffahrt war auf das Minenlegen und die sonstige Tätigkeit der deutschen

Flandern-U-Boote zurückzuführen. Für meine Person konnte ich natürlich kein Urteil über den von uns insgesamt benötigten Schiffsraum abgeben, ebenso nicht über das Tempo unserer Neubau-Tätigkeit; dagegen war ich in der Lage, unsere voraussichtlichen Dampfer-Verlustzahlen einigermaßen richtig zu berechnen.

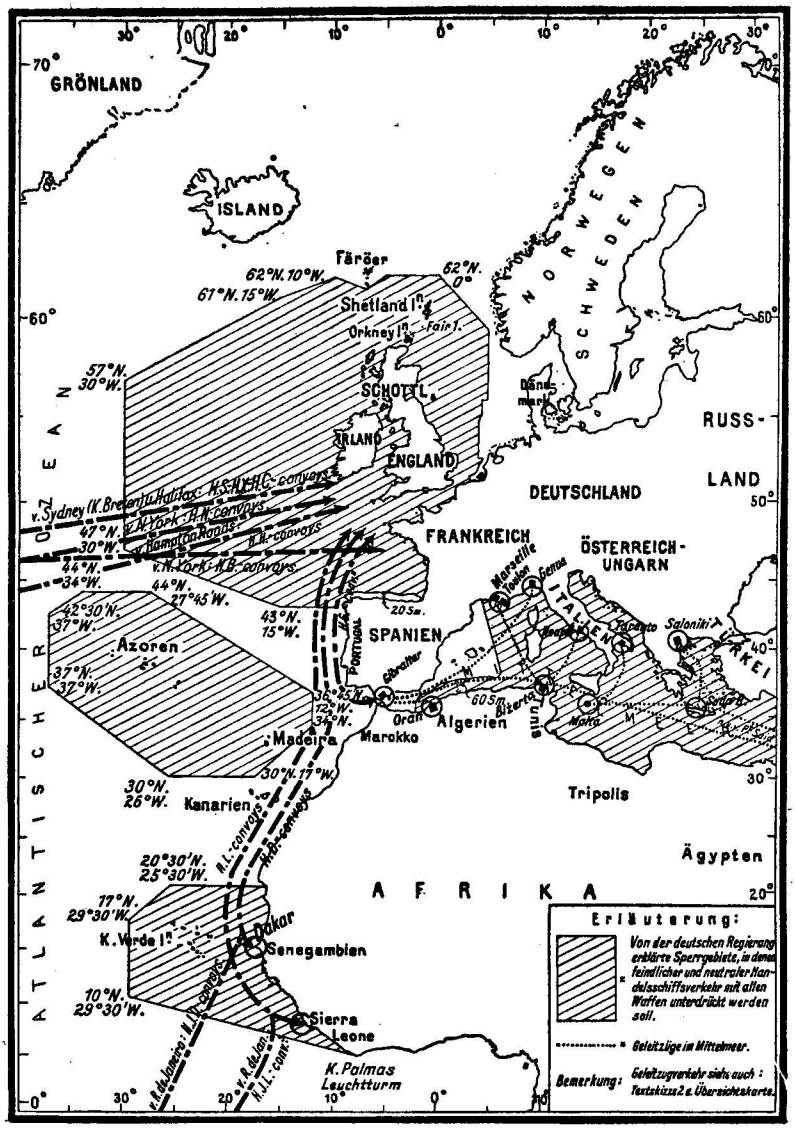
Die wirklichen Gesamtverluste unserer Handelsflotte von Mai bis einschließlich Dezember 1917 beliefen sich auf 2 362 000 Tonnen gegenüber meiner Schätzung von 2 500 000 Tonnen! Hieraus kann man ersehen, daß unsere Schiffahrtslage der Voraussage des Schiffahrtsministeriums entsprach und außerordentlich ernst war.

Geschichtliche Darstellung des Konvoisystems

Ausführliche Entwickelungsgeschichte des Konvoisystems / Truppentransporte von Kanada, Australien und Südafrika / Schwierigkeiten und Bedenken der Handelsmarine / Schlechtes Positionshalten der britischen Dampfer / Der Beschwerdebrief der Admiralität an die Reeder / Die militärischen Probleme / Vor Kriegseintritt Amerikas überhaupt nicht lösbar / Ernste Gefährdung der Ozeangeleitzüge durch Überwasserstreitkräfte / Unverständliches Verhalten der Deutschen / Eine überholte Denkschrift der Admiralität / Schlußbericht Beattys für den Übergang zum skandinavischen Konvoisystem / Erfahrungen von entscheidendem Einfluß auf die Seestrategie / Annahme einer Entscheidungsschlacht „nicht mehr wünschenswert"! / Folgen der Kriegserklärung der U. S. A. / Widerstände der französischen und amerikanischen Marine gegen Geleitzugzwang / Denkschrift des Kabinettssekretärs / Mitteilungen aus amtlichen Quellen / Truppentransporte von 20 Millionen Soldaten / 3 Millionen Nichtkämpfer / Rückwirkung des teilweise durchgeführten Konvoisystems auf den übrigen Seeverkehr.

Im Folgenden soll die Einführung des allgemeinen Geleitzugsystems für die Handelsdampfer, welche die von U-Booten gefährdete Zone um die britischen Inseln passierten, behandelt werden. Die Angelegenheit war zu Anfang 1917 in der Admiralität die Veranlassung zu andauernden Untersuchungen, aber die Gegengründe waren zunächst so stark, daß vorläufig von einer Einführung abgesehen wurde.

Bereits seit dem Jahre 1914 war gelegentlich und in kleinem Umfange in Konvois gefahren worden, und zwar insbesondere bei den Truppentransporten von Kanada, sowie bei größeren militärischen Transporten aus Australien, Neuseeland und Südafrika. Die letzteren liefen übrigens dabei Sierra Leone an. Die Schiffszahl dieser Geleitzüge belief sich im allgemeinen nur auf drei bis sieben Dampfer, sie wurden auf dem Ozean durch einen Kreuzer oder Hilfskreuzer und innerhalb des von U-Booten gefährdeten Gebietes durch einige Zerstörer gesichert. In ähnlicher Weise wurden auch die von England abgehenden Truppentransporte gedeckt. Ein Schutz durch Kriegsschiffe für diese Dampfer im Dienst militä-



Die deutschen Sperrgebiete und englische Geleitzugwege im Atlantik und im Mittelmeer

rischer Transporte war schon aus dem Grunde unbedingt nötig, weil der Gegner sie jederzeit beim Sichten ohne Warnung versenken konnte.

Der Übergang zu einem Geleitzugsystem für alle Handelsschiffe war natürlich erheblich schwieriger als die Lösung der Aufgabe, von Fall zu Fall einige wenige Truppentransporter zu sichern.

Bei einer Untersuchung dieser Frage ist es zweckmäßig, zunächst die Vorteile und Schwierigkeiten des allgemeinen Geleitzugzwanges zu betrachten. Diese bestanden hauptsächlich aus folgendem:

1. Nachteiligen Folgen für den Überseehandel.
2. Unserer schwierigen Lage zur See und dem Mangel an hierfür geeigneten Kriegsschiffen.

1. Die Nachteile für den Seehandel.

a) Sehr bedenklich ist, daß ein großer Zeitverlust sich nicht vermeiden läßt. Nach Beendigung ihrer Ladezeit muß stets eine große Anzahl der Dampfer im Versammlungshafen des Geleitzuges auf das Eintreffen oder die Ausklarierung der übrigen Schiffe warten, wodurch natürlich für die zuerst fertigen ein fühlbarer Zeitverlust entsteht. Schon während der Seekriege zur Zeit Napoleons wurde in den Schiffahrtskreisen andauernd darüber geklagt, daß die Schiffe, welche in Konvois fuhren, erhebliche Zeitverluste hatten. Damals war dies durch das Versammeln bedingt.

b) Viel Zeit ging fernerhin dadurch verloren, daß die Dampfer eines Geleitzuges von ihren Versammlungshafen ab bis zum Bestimmungshafen zusammenfahren mußten — also nicht nur durch die von U-Booten gefährdete Zone. Infolgedessen mußten sich die Schiffe während der ganzen Reise nach der Marschgeschwindigkeit des langsamsten Fahrzeugs richten.

c) Ein weiterer Nachteil dieser Art des Handelsschutzes liegt darin, daß beim Löschen im Bestimmungshafen Stockungen und Verstopfungen aller Transportmittel und -einrichtungen eintreten, besonders wenn gleichzeitig eine große Zahl von Dampfern in einen Hafen einlaufen muß. Es gelang jedoch, durch die Kontrolle des Schiffahrtministeriums und durch eifrige Mitarbeit der Reeder zu erreichen, daß die Lösch- und

Liegezeiten der Schiffe allmählich erheblich abgekürzt werden konnten. Ohne eine solche eingespielte Zwangsregelung wäre der Zeitverlust auf die Dauer einfach untragbar geworden.

d) Ganz abgesehen von anderen Schwierigkeiten war zu berücksichtigen, daß viele Handelsdampfer nicht einmal die technischen Einrichtungen hatten, um bei Nacht abzublenden oder um die Positionslaternen zu verdunkeln. Selbstverständlich war es Voraussetzung, daß nachts nicht mit vollen Lichtern gefahren wurde.

e) Für Handelsschiffe war es beim Fahren im Geleitzug schwierig, in enger Formation zu fahren, was aber bei Tage unbedingt nötig war, um die Sicherung durch die Geleitfahrzeuge voll auszunutzen. Wir befragten viele Handelsschiffskapitäne — sowohl von großen Passagierschiffen als auch von Trampdampfern —, wie sie sich zum Verbandsfahren stellten. Sie erklärten jedoch übereinstimmend, daß sie nicht in der Lage wären, auf engem Schiffsabstand zu dampfen; denn es fehlten ihnen dazu die nötigen Hilfsapparate, zum Beispiel Umdrehungsanzeiger, Telefone zur Verbindung zwischen Brücke und Maschinenraum usw. Außerdem hätten sie nicht mehr das gute Personal, insbesondere an Wachoffizieren, an Bord wie im Frieden, weil die besten derselben zum Dienst in der königlichen Flotte eingezogen waren. Ihre Ansicht war an sich gerechtfertigt. Man konnte auch daran nicht einfach vorbeisehen, da es sich ja um die Sicherheit wertvoller Schiffe und ihrer für uns lebenswichtigen Ladungen handelte, sowie weil die persönliche Sicherheit der Besatzungen auf dem Spiele stand. Natürlich war es für uns notwendig und wichtig, nach der Stellungnahme derjenigen zu fragen, welche für das Manövrieren verantwortlich waren oder bereits über Erfahrungen dieser Art verfügten. Dabei konnte man sich aber auf die Ansichten von Zivilisten allein nicht verlassen.

Aber jeder Seeoffizier, welcher viel Fahrpraxis im Flottenverbande hat, weiß sehr gut, daß das Positionshalten von Kriegsschiffen auch unter den günstigsten Wetterbedingungen sich nicht immer genau nach Vorschrift durchführen läßt. Diejenigen, welche außerdem während des Krieges auf Verbänden der Flotte gefah-

ren hatten — wobei also nachts ganz abgeblendet und auch bei dichtem Nebel die Marschfahrt durchgehalten werden mußte —, wußten nur zu genau, daß einzelne Schiffe vielfach vom Verband abkamen. Ich erinnere mich persönlich noch gut daran, daß ich im ersten Kriegsabschnitt erleben mußte, wie ein ganzes Geschwader die Fühlung mit der übrigen Flotte vollkommen verlor, als unsere Große Flotte gelegentlich ein oder zwei Tage in dichtem Nebel fahren mußte. Wer ferner aus persönlicher Erfahrung die Wetterverhältnisse im Atlantischen Ozean kennt, weiß sehr gut, daß es dort keine Seltenheit ist, wenn man zwei bis drei Tage hintereinander im Nebel dampfen muß.

Bei Beurteilung der Fahreigenschaften der Handelsdampfer mußte man auch den Einfluß von schlechtem Wetter berücksichtigen. Besonders bei leicht beladenen oder in Ballast fahrenden Schiffen wird hierbei die Fähigkeit zum Positionshaltenkönnen im Verbande beeinflußt. Wer vielleicht während des Krieges zufällig einen Geleitzug bei schönem Wetter in der Nähe der englischen Heimatgewässer zu Gesicht bekommen hat, wobei die Schiffe gut ausgerichtet im Verbande fuhren, wird hieran wahrscheinlich überhaupt nicht denken und zu der Ansicht gekommen sein, daß für Handelsdampfer das Fahren in geschlossener Formation doch eine recht einfache Sache gewesen ist. Unsere spätere praktische Erfahrung zeigte allerdings, daß auch erprobte und fähige Offiziere der Handelsmarine in bezug auf die Schwierigkeiten des Verbandfahrens zu schwarz gesehen hatten. Jedenfalls gelang es uns, allmählich einen Teil derselben fahrtechnisch zu überwinden.

Manche Leute, welche bereits zu einer früheren Zeit, da das Geleitzugsystem wegen Mangel an Begleitfahrzeugen noch nicht praktisch durchgeführt werden konnte, seine Einführung empfahlen, sind der irrigen Meinung, daß ihrer Forderung schon früher hätte Folge geleistet werden können. Wenn wir jedoch zu einem früheren Zeitpunkt zum Fahren im Konvoi übergegangen wären, so bin ich ganz sicher, daß das Ergebnis unheilvoll gewesen wäre.

Geleitzüge ohne genügende Sicherungsstreitkräfte in der U-Bootszone wären dem Gegner eine willkommene und bequeme Beute gewesen. Wir hatten nur einen sehr geringen Vorrat an Wasserbomben, und die Handelsschiffsoffiziere besaßen damals über-

haupt keine Übung im Positionshalten. Dies wurde erst anders, als wir nach dem Eintritt der Vereinigten Staaten in den Weltkrieg die Geleitzüge in amerikanischen Häfen zusammentreten lassen konnten. Dies gab uns nämlich die Möglichkeit, die Dampfer wenigstens eine Woche lang einzufahren, bevor sie in das U-Bootsgebiet kamen.

Wenn es noch eines Beweises für die Schwierigkeiten beim Positionshalten im Verbande bedurft hätte, so kann man diesen aus den häufigen Berichten des Obersten Seebefehlshabers der Orkneys und Shetlands über das ungenaue Fahren gerade der britischen Handelsdampfer in den skandinavischen Geleitzügen entnehmen. Noch im Februar 1918 war es notwendig, an die Reeder das folgende Rundschreiben herauszugeben, obwohl ihre Kapitäne doch inzwischen eine erhebliche praktische Übung gewonnen haben mußten. In diesem Brief wird darauf hingewiesen, daß die Konvoi-Führer sowohl auf den atlantischen als auch skandinavischen Dampferwegen sich sehr tadelnd über das Positionshalten gerade der britischen Dampfer ausließen.

Rundschreiben an die Reeder.

„Es ist der britischen Admiralität bekannt geworden, daß in den Konvois auf den Haupt- und skandinavischen Verbindungswegen eine ungebührlich hohe Zahl britischer Schiffe von den Führern der Geleitzüge deswegen gemeldet wird, weil sie ungenau auf Position fahren, während die dänischen und norwegischen Schiffe in dieser Hinsicht viel weniger Anlaß zur Klage geben.

Die Kapitäne haben anscheinend die Wichtigkeit des vorschriftsmäßigen Fahrens noch nicht begriffen und lassen sich insbesondere während der Stunden der Dunkelheit aus Nachlässigkeit vielfach achteraus sacken. Möglicherweise ist dies eine Folge der Nervosität und geringen Erfahrung ihrer Wachoffiziere oder auf die Nachlässigkeit der Ingenieuroffiziere zurückzuführen, welche nicht dafür sorgen, daß die befohlenen Umdrehungen gehalten werden. Auf alle Fälle muß es in dieser Hinsicht unbedingt erheblich besser werden. Denn es ist praktisch unmöglich, bei der geringen verfügbaren Zahl von Zerstörern und anderen Sicherungsfahrzeugen

einen Konvoi, welcher über mehrere Seemeilen zerstreut fährt, in der richtigen Weise zu schützen.

Es hat sich sehr oft ereignet, daß Schiffe nur deswegen angegriffen und versenkt wurden, weil sie die befohlene Geschwindigkeit nicht hielten und allein hinter dem Geleitzug herfuhren, und zwar insbesondere während der Nacht und bei Hellwerden. Es ist sicher, daß in Zukunft die Versenkungen aus dieser Ursache noch erheblich zunehmen werden, wenn dem Gegner auch weiterhin dazu Gelegenheit gegeben wird.

Die Reeder werden deshalb ersucht, ihren Kapitänen noch einmal die Wichtigkeit des Positionshaltens einzuprägen und dieselben anzuweisen, daß sie diesem so wichtigen Punkte mehr ihre persönliche Aufmerksamkeit zuwenden. Andernfalls werden das Leben ihrer Besatzungen und ihr Schiff selbst in unnötige Gefahr gebracht, und es darf heutzutage keine Vorsichtsmaßnahme unterlassen werden, um den Handelsschiffsraum vor Verlusten zu bewahren, denn die Existenz Großbritanniens hängt davon ab." —

Es ist ein bleibender Verdienst für die britische Handelsmarine, daß die Offiziere derselben — im ganzen genommen — bald nach Einführung des Geleitzugsystems auf der Höhe der Anforderungen standen und dadurch in großem Umfange zum Erfolg des Konvoisystems beitrugen.

2. Militärische Schwierigkeiten.

Auch hier galt es, zahlreiche Schwierigkeiten zu überwinden.

In erster Linie handelte es sich darum, daß wir die sehr große Zahl von Fahrzeugen zur Verfügung stellen mußten, welche für die Leitung und den Schutz der Geleitzüge von ihren Versammlungshäfen bis zu der von U-Booten gefährdeten Zone notwendig waren. Noch zu Beginn 1917 hatten wir nicht im entferntesten eine ausreichende Zahl von Kreuzern oder Schiffen ähnlichen Typs, um die Konvois von Kanada bis an den Rand der U-Bootszone zu sichern.

Zweitens sahen wir uns absolut außer Stande, die benötigte Zahl von schnellen Fahrzeugen für das eigentliche Geleit durch das U-Bootsgebiet bereitzustellen. Besonders wenn wir nicht er-

reichen konnten, daß die Handelsdampfer im Verband nach Vorschrift fuhren, mußten wir damit rechnen, daß eine sehr große Schiffszahl zur U-Bootssicherung benötigt wurde.

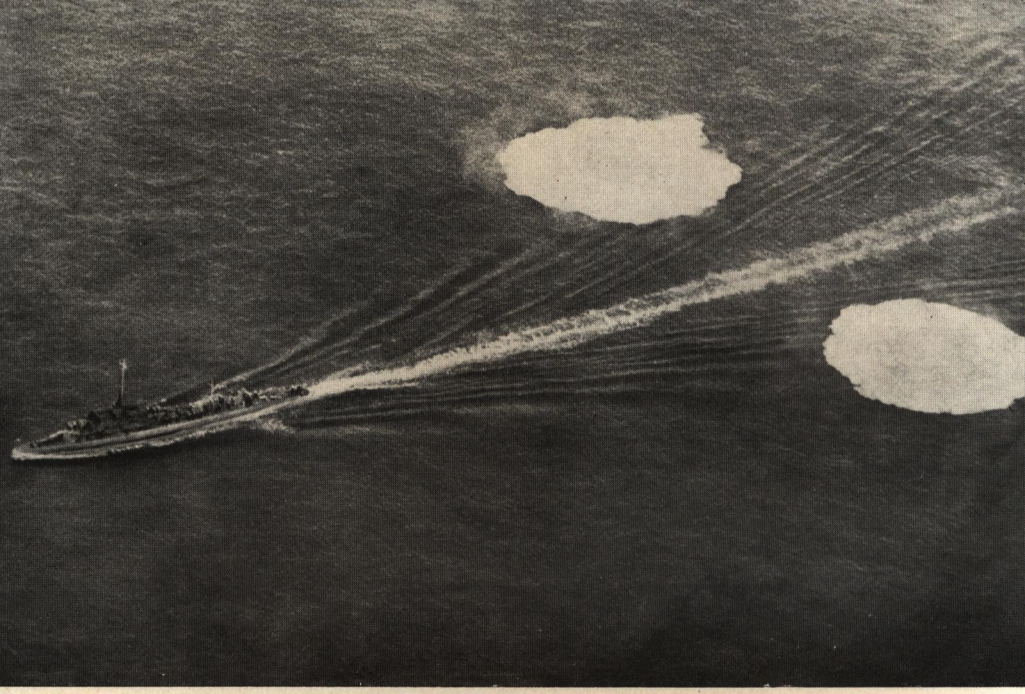
Drittens durften wir bis zum Eintritt Amerikas in den Weltkrieg die amerikanischen Häfen nicht zum Versammeln der Geleitzüge benutzen. Es wäre uns nur übriggeblieben, die Schiffe, welche zum Geleitzug gehörten, zu einem Versammlungsplatz im freien Ozean, gut außerhalb der U-Bootszone, zu dirigieren. Ein derartiges Vorgehen bedeutete aber zahlreiche navigatorische Schwierigkeiten und war militärisch gesehen sehr gefährlich.

Viertens durften wir vor dieser Kriegserklärung in Amerika nicht den nötigen Stab an Land zusammenstellen, der für eine Organisation dieser Art natürlich unbedingt Vorbedingung war. Man muß sich in dieser Hinsicht daran erinnern, daß vorm Eintritt der Vereinigten Staaten Amerikas in den Krieg nicht einmal unsere Handelsschiffe in den dortigen Häfen zugelassen wurden, sobald sie zu ihrer Verteidigung mit Geschützen bewaffnet waren.

Fünftens muß man berücksichtigen, daß eine besonders große Gefahr für das Konvoisystem gerade darin liegen mußte, daß unsere Dampferwege andauernd mit Minen verseucht wurden. Es ist klar, daß beim Passieren eines Minenfeldes durch einen Konvoi sehr erhebliche Verluste eintreten mußten, während sonst im allgemeinen vor dem Bekanntwerden einer Sperre nur ein einzelnfahrendes Schiff verloren ging. Die Minengefahr wurde jedoch im Frühjahr 1917 durch technische Verbesserung unseres Minensuchdienstes und außerdem durch die fortschreitende Ausrüstung mit Minenschneidern vom „Otter"-Typ verringert. Dabei benötigten wir für das Minensuchen außerordentlich zahlreiche Fahrzeuge. Im Juli 1917 hatten wir 530 Minensucher an der Arbeit, wobei die eingesetzten Raddampfer nicht mitgerechnet sind.

Die Fürsprecher einer Einführung des Geleitzugsystems im Frühjahr 1917 vergegenwärtigten sich meistens nicht, daß alle diese Schwierigkeiten zur Zeit der alten Segelschiffskonvois nicht bestanden, und daß während der napoleonischen Kriege lediglich Kriegsschiffsgeleit für die Fahrt über den Ozean bereitgestellt werden mußte.

4 deutsche Zerstörer vernichten am 12. 12. 1917 einen Norwegen-Konvoi.
Torpedotreffer auf britischem Zerstörer „Partrige".
Hinten die zusammenfallende Wassersäule, vorn Ölqualm der Kesselexplosion



Die ersten beiden Wasserbomben . . .

Schließlich mußte man noch die ernstliche Gefahr berücksichtigen, daß ein Ozeangeleitzug durch überlegene feindliche Überwasserstreitkräfte angegriffen werden konnte, was zu seiner Vernichtung führen mußte. Strategisch gesehen besteht für einen unternehmenden Gegner stets die Möglichkeit dazu. Obwohl von deutscher Seite aus unbekannten Gründen niemals ein Angriff auf unsere Atlantik-Konvois versucht wurde, machten sie gegen Ende 1917 zweimal durch Überwasserstreitkräfte erfolgreiche Überfälle auf unsere skandinavischen Geleitzüge. Diese waren für uns mit sehr schweren Verlusten verbunden. Außerdem führte im April 1918 die gesamte deutsche Hochseeflotte einen Vorstoß in die nördliche Nordsee durch, um als Rückendeckung für einen dritten Angriffsversuch leichter deutscher Streitkräfte auf diese Konvoistraße zu dienen. Ihr Vorstoß ging jedoch ins Leere und hatte keinen Erfolg, einerseits wohl deshalb, weil durch Zusammenbruch seiner Maschinenanlage einer der deutschen Schlachtkreuzer gefechtsunklar wurde, und andererseits, weil Admiral Scheer offensichtlich nicht über zutreffende und ausreichende Nachrichten über Abfahrtszeit und Weg der skandinavischen Geleitzüge verfügte. —

Im Januar 1917 kam übrigens eine Denkschrift der Admiralität heraus, welche schon längere Zeit vor meinem Eintritt in die Admiralität im Dezember 1916 in Bearbeitung gewesen war. Ich erinnere mich jedoch, daß in einem Teil derselben Einwände gegen einen allgemeinen Konvoizwang behandelt wurden. Demgegenüber sei das Alleinfahren von Schiffen vorzuziehen. Wo es unbedingt nötig sei, müßten diese durch Begleitfahrzeuge gesichert werden. Außerdem wurde darin behauptet, daß eine defensive Geschützarmierung für Dampfer mit guter Geschwindigkeit bei einem Überwasserangriff durch deutsche U-Boote von großem Vorteil sei. Man muß natürlich berücksichtigen, daß diese Ausführungen vor dem Übergang der Deutschen zum uneingeschränkten U-Bootskrieg niedergeschrieben wurden, infolgedessen waren die darin gezogenen Schlußfolgerungen diesem Angriffsverfahren gegenüber auch nicht stichhaltig.

Es dürfte aber von Interesse sein, wenn ich hier die Tatsachen erwähne, welche schließlich zur Einführung des Konvoisystems für unseren Überseehandel nach Skandinavien führten. Im Dezember

1916 gingen wir zu einem Verfahren über, welches wir als „allgemeine Überwachung" dieses Dampferweges bezeichneten (protected sailings). Hierzu wurden die Zerstörer vom Verband der Großen Flotte herangezogen, welche dort gerade verfügbar waren. Die Fühlungnahme zwischen der Admiralität und dem Oberbefehlshaber der britischen Großen Flotte führte darauf zu einer Besprechung in Long Hope auf den Orkneys — Anfang April 1917 —, in welcher der Handelsschutz für unsere Schiffahrt nach Skandinavien durchgesprochen wurde. Das Ergebnis war die Empfehlung, für den skandinavischen Dampferweg zum Geleitzugsystem überzugehen. Im Schlußbericht äußerte sich Sir David Beatty, der Oberbefehlshaber der britischen Großen Flotte, in bestimmter Weise für den Übergang zum Konvoisystem in diesem besonderen Falle. *)

„Die Besprechung ergab Einstimmigkeit darüber, daß der Übergang zum Konvoisystem versucht werden müßte. Die anwesenden Vertreter der einzelnen Dienststellen sahen sich jedoch nicht in der Lage, anzugeben, wie die dafür benötigten Fahrzeuge aus ihrem Befehlsbereich zur Verfügung gestellt werden könnten. Es ist damit zu rechnen, daß die Befehlshaber der einzelnen Seegebiete nicht bereit sein werden, für den beabsichtigten Zweck Hilfskriegsschiffe und Zerstörer abzugeben, denn im Augenblick arbeiten die einzelnen Abschnitte vollkommen unabhängig voneinander und haben lediglich Verantwortung für ihr scharf begrenztes Bewachungsgebiet. Die Lords müßten deshalb eine Entscheidung treffen, ob das augenblickliche Organisationssystem in dieser Hinsicht geändert werden oder ob unsere Seestreitkräfte an der Ostküste anders eingeteilt und Geleitfahrzeuge in der nötigen Stärke für einen regelmäßigen Konvoiverkehr abgeteilt werden sollen.

Ein bis zwei Zerstörer werden für jeden Geleitzug unbedingt benötigt. Diese Fahrzeuge verfügen über eine genügende Geschwindigkeit und können die U-Boote unter Wasser drücken, sie haben einen genügenden Geschwindigkeitsüberschuß, um während

*) Ich habe mehrfach die Ansicht gehört, daß Sir David Beatty bei dieser Gelegenheit den Übergang zu einem allgemeinen Konvoisystem empfohlen habe. Dies ist jedoch unzutreffend, alles bezog sich lediglich auf unseren Handelsverkehr nach Skandinavien.

des Marsches um den Konvoi herumzudampfen und dabei für das Positionshalten der Dampfer zu sorgen, außerdem verfügen sie über eine brauchbare F. T.-Station. Gerade der letzte Punkt ist am wichtigsten.

Die größte Schwierigkeit liegt in der Gestellung der Zerstörer. Es wird allseitig anerkannt, daß nur eine sehr begrenzte Anzahl für den Handelsschutz längs unserer Ostküste verfügbar ist, und auf Zerstörer vom Verband der Großen Flotte kann nur gelegentlich zurückgegriffen werden, hauptsächlich nur, wenn sie auf die Werft nach dem Tyne müssen, was jedesmal sowieso einen Hin- und Rückmarsch nach der mittleren Ostküste bedeutet.

Es wird angenommen, daß die siebente Flottille, welche im Humber und Tyne stationiert ist, in der Hauptsache als Geleitzugflottille verwendet werden kann. Von Zeit zu Zeit wird man auch ältere Zerstörer von den Küstenflottillen in Rosyth und Cromarty einsetzen können. Es kann jedoch nicht empfohlen werden, diese Hafenflottillen gänzlich ohne Zerstörer zu lassen. Beide Plätze sind Kriegshäfen erster Ordnung und unterscheiden sich in dieser Hinsicht vom Tyne und Humber. Es müßte daher den Seebefehlshabern dieser nördlichen Häfen überlassen bleiben, ob und wann sie Zerstörer abgeben können."

Dieser Besprechungsbericht wurde den verschiedenen örtlichen Befehlshabern zugeleitet, und zwei derselben — nämlich Admiral Sir Frederick Hamilton in Rosyth und Admiral Stuart Nicholson in Grimsby — äußerten ihre Ansicht dahingehend, daß sie fest davon überzeugt seien, daß früher oder später die Konvois von deutscher Seite mit überlegenen Seestreitkräften angegriffen würden. Eine Anzahl dieser Offiziere bezweifelten überhaupt die Zweckmäßigkeit der Einführung eines skandinavischen Konvoisystems; denn ihrer Meinung nach wäre es absolut unmöglich, eine genügende Anzahl von Geleitfahrzeugen bereitzustellen.

Als dieser Bericht der Admiralität zugegangen war, ordnete ich an, daß das Geleitzugsystem in der Nordsee eingeführt und mir laufend darüber berichtet werden sollte.

Aus dem amtlichen Werke „Naval Operations" Band 5, Seite 206—207, geht klar hervor, daß diese Entwickelung auf dem skandinavischen Dampferweg später von entscheidendem Ein-

fluß auf die allgemeine britische Seestrategie geworden ist. Einige Tage nachdem ich als Admiralstabschef zurückgetreten war, fand am 2. Januar 1918 eine große Sitzung in der Admiralität statt. Dabei wurde die allgemeine Lage in der Nordsee ausführlich behandelt, und Sir David Beatty erklärte den Anwesenden, daß es seiner Meinung nach nicht mehr wünschenswert sei, eine Seeschlacht anzunehmen, selbst wenn sich zufällig dazu noch Gelegenheit bieten sollte.

Auf Verlangen der Admiralität legte der Oberbefehlshaber seine Ansicht zu diesem wichtigen Punkte schriftlich nieder, und diese Stellungnahme wurde dem Kriegskabinett vorgelegt. In seinem Briefe erklärte er, daß von deutscher Seite der Versuch gemacht werden könnte, als letzten Ausweg einer unhaltbaren Lage mit der gesamten Hochseeflotte einen Konvoiweg anzugreifen, es sei jedoch offenbar unmöglich, stets und ständig die gesamte Große Flotte zur Deckung der Geleitzüge in See zu schicken. Er führte im einzelnen aus, daß sein Gros infolge dieses Handelsschutzes bereits nicht mehr zusammengehalten werden könnte. Deshalb schlüge er vor, den strategischen Operationsplan für die Große Flotte dahin zu ändern, daß es in Zukunft nicht mehr wünschenswert sei, sich dem Gegner auf jeden Fall zu einer Seeschlacht zu stellen. Es sei vielmehr wichtiger, ihn solange in seinen Kriegshäfen unter strategischem Druck zu halten, bis die allgemeine Kriegslage sich zugunsten Englands wendete. Die Regierung gab zu dieser grundlegenden Änderung des strategischen Planes ihre Zustimmung.

Die gegenseitige Stärke der beiden Flotten zu dem Zeitpunkte der Fassung dieses strategischen Entschlusses ist aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen:

	Große Flotte	Hochseeflotte
Schlachtschiffe, Dreadnought-Typ	34*)	19
Schlachtschiffe, Vordreadnoughts	0	7
Schlachtkreuzer	8	5
Leichte Kreuzer	27	20
Zerstörer	109	88 sowie zahlreiche weitere (nicht im Flottenverbande).

*) Darunter vier amerikanische Dreadnoughts.

Die Bedeutung der Verantwortlichkeit für den Geleitschutz für die große Seestrategie kann nicht deutlicher gezeigt werden.

3. Die Folgen des Eintrittes der USA. in den Weltkrieg.

Die amerikanische Kriegserklärung am 6. April 1917 bedeutete für Großbritannien eine erhebliche Erleichterung und ermöglichte uns insbesondere den Übergang zu einem allgemeinen Geleitzugsystem.

1. Wir wurden von Amerika in der schwierigen Bereitstellung von Sicherungsstreitkräften für den Anmarsch über den Ozean sehr unterstützt.
2. Wir konnten jetzt die Blockadekreuzer des 10. Kreuzergeschwaders zurückziehen und diese Schiffe den ozeanischen Geleitzügen als Schutz zuteilen.
3. Wir erhielten von USA. eine Anzahl Zerstörer für das eigentliche Geleit durch die von U-Booten gefährdete Zone. Bevor es dazu kam, war es jedoch notwendig, daß Admiral Sims und der amerikanische Gesandte, Mr. Page, bei den amerikanischen Behörden mehrfach vorstellig wurden, um sie von der Dringlichkeit dieser Notwendigkeit zu überzeugen. Die ersten sechs amerikanischen Zerstörer kamen in Queenstown am 4. Mai, je weitere sechs am 17. und 24. Mai an.
4. Wir konnten jetzt im Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten an Land eine Organisation einrichten, um unsere Geleitzüge zu sammeln und zu organisieren.
5. Die amerikanischen Häfen standen jetzt unseren Dampfern für diesen Zweck offen.
6. Die wichtigste Folge war, daß die Geleitzüge nach ihrer Zusammenstellung in den amerikanischen Häfen taktisch zusammengeschweißt und während der Überfahrt geschult werden konnten, bevor sie in die eigentliche Gefahrenzone kamen. Es stand also mindestens eine Woche für angestrengtes Üben im Verbandsfahren zur Verfügung. Dieses war von unschätzbarem Wert. Es leuchtet ein, daß bei vorschriftsmäßigem Fahren weniger Zerstörer zur U-Bootssicherung benötigt und die Angriffsaussichten für die deutschen Unterseeboote dadurch geringer wurden.

Selbstverständlich erinnerte man sich Anfang 1917 daran, daß zur Zeit der Seekriege der Segelschiffszeit mit Konvois bereits günstige Erfahrungen gegenüber Angriffen von Überwasserstreitkräften gemacht wurden und dachte infolgedessen daran, in ähnlicher Weise auch jetzt das Problem des Handelsschutzes gegen Unterwasserangriffe zu lösen. Den britischen Seeoffizieren war es außerdem bekannt, wie erfolgreich wir beim Schutz unserer Kriegsflotte vor U-Bootsangriffen dadurch gewesen waren, daß wir Zerstörer als Sicherung fahren ließen. Die naheliegende Schlußfolgerung war also, daß man durch einen entsprechenden Zerstörereinsatz auch hier zum Ziel kommen würde, wenn man die Handelsdampfer wie Kriegsschiffe im Verbande fahren und manövrieren ließ. Demgegenüber wurde es auch sofort klar, daß man beim Einsatz von Zerstörern zur Geleitzugsicherung niemals dieselbe Zerstörerzahl im Verhältnis zur Schiffszahl zur Verfügung haben konnte, wie die Schlachtflotte. Die Hauptschwierigkeit lag vielmehr darin, über das richtige Verhältnis dieser Fahrzeuge gegenüber der jeweiligen Dampferzahl eine Entscheidung zu treffen. Eine Antwort hing von der seemännischen Fähigkeit der Schiffsführer sowie davon ab, wie weit sie imstande waren, im Verbande zu fahren und zu manövrieren.

Auf meine Denkschrift vom November 1916, welche die Offiziere der Großen Flotte aufforderte, Vorschläge zur Beseitigung unserer Bedrohung durch die U-Boote zu machen, äußerten sich verschiedene Herren schriftlich in allgemeinen Ausdrücken dahin, daß der Übergang zu Geleitzügen womöglich ein Gegenmittel bedeute. Natürlich konnten sie nicht angeben, woher die nötigen Fahrzeuge für die Sicherung genommen werden sollten. Das letztere war auch der schwache Punkt bei Vorschlägen, welche von anderer Seite der Admiralität zugeleitet wurden. Überhaupt konnte außerhalb dieser Behörde niemand eine Übersicht über die außerordentlichen Schwierigkeiten dieser Frage und besonders darüber haben, daß eine Riesenorganisation, die bis in alle Einzelheiten genau arbeiten mußte, Vorbedingung für den Übergang zum allgemeinen Konvoizwang war.

Ich muß ferner daran erinnern, daß zwar von Nichtfachleuten allgemein die Einführung von Geleitzügen befürwortet wurde, daß

aber im Gegensatz dazu zahlreiche Schiffsreeder ernste Bedenken äußerten, weil sie die zu überwindenden Schwierigkeiten und Gefahren eher beurteilen konnten.

In diesem Zusammenhang möchte ich erwähnen, daß Admiral Sims in seinem Buch „The Victory at Sea" auf Seite 114 an einer Stelle erzählt, daß er am 30. April 1917 Mr. Lloyd George und andere Kabinettsminister bei einem Essen getroffen habe. Er habe „den Eindruck gehabt, das der Erste Minister sich ganz besonders für einen Konvoizwang einsetze". Dann fährt er fort: „In der Tat standen Zivilisten im allgemeinen dem Geleitzugverfahren freundlicher gegenüber als Seeleute, denn sie konnten die seemännischen und sonstigen Gefahren für die Schiffahrt nicht übersehen." Auf Seite 113 teilt Sims mit, daß er persönlich sehr dafür war, fügt jedoch die folgende Feststellung seinerseits hinzu: „Allerdings muß man berücksichtigen, daß für die Einführung des Konvoisystems eine ernstliche Schwierigkeit darin bestand, daß die Zahl der verfügbaren Zerstörer ungenügend war." Wie ich bereits oben erwähnt habe, telegraphierte Admiral Sims mehrfach dringend nach Washington, um die Bereitstellung aller dort verfügbaren Geleitfahrzeuge so sehr wie möglich zu beschleunigen. Später stellt er auf derselben Seite in Bezug auf die Entsendung der amerikanischen Zerstörer fest: „Ich kann keinen anderen Weg sehen, auf dem man in dieser Hinsicht etwas mehr oder schneller erreicht hätte." Schließlich berichtet er auf Seite 95, daß die Vereinigten Staaten viele der Konvoikreuzer stellten.

In diesem Zusammenhang muß ich der Tatsache Erwähnung tun, daß sich sowohl die französischen als auch die amerikanischen Marinebehörden einer Einführung des Geleitzugzwanges widersetzten.

Im Mai 1917 gab das Marineamt der USA. zwar seine Einwilligung zum versuchsweisen Ablassen eines Geleitzuges von Handelsschiffen nach England, „an und für sich halte es aber einen Geleitzug der vorgeschlagenen Art für nicht ungefährlich. Wenn eine große Anzahl von Schiffen im Konvoi zusammengefaßt ist, seien die Möglichkeiten für Havarien hierbei groß, insbesondere bei Nebel, Sturm, aus Unerfahrenheit des Personals und wegen der allgemeinen Überanstrengung der Handelsschiffe. Außerdem sei

die Wahrscheinlichkeit sehr erheblich, daß der Geleitzug sich unterwegs zerstreue."

Der Gegenvorschlag des Marineamtes ging dahin, probeweise Dampfer von gleicher Geschwindigkeit in Gruppen zu Vieren hinüberzuschicken, wobei jede derselben durch zwei Zerstörer begleitet werden sollte.

Was die britische Admiralität anbetraf, so waren dort die Ansichten über diese Frage, wie auch sonst allgemein, geteilt. Einige Offiziere waren dafür, einige dagegen. Jede Partei konnte für ihre Stellungnahme eine gute Begründung vorbringen. Natürlicherweise war bei den Offizieren die Übersicht über die zu überwindenden Schwierigkeiten leichter.

In den ersten Monaten des Jahres 1917 stand ich persönlich noch auf dem Standpunkt, daß wir im Augenblick unmöglich die nötigen Geleitfahrzeuge zur Verfügung stellen konnten, und daß wir die Einführung bis zur Überwindung dieser Schwierigkeit aufschieben sollten. Allerdings habe ich, was auch in „Naval Operations" Band 5, Seite 6, erwähnt wird, dem Admiralstab vorgeschlagen, gegen den deutschen Hilfskreuzer „Möwe" im Atlantik Geleitzüge einzuführen und diese Frage jedenfalls zum Gegenstand weiterer Erwägungen zu machen. Inzwischen suchte ich in Entwürfen, welche ich dem Kriegskabinett zuleitete und während meiner Anwesenheit bei den Sitzungen desselben stets zu betonen, daß die britischen Seestreitkräfte durch die damalige große strategische Linie — nämlich das Ansetzen großer überseeischer militärischer Operationen — und der damit verbundenen Bindung vieler Handelsdampfer und ihrer Begleitschiffe bereits außerordentlich angespannt waren, denn die Seeherrschaft war, wenigstens örtlich und zeitweilig, großenteils auf die deutschen Unterseeboote übergegangen.

Man muß sich hüten, den Begriff „command of the sea" lediglich auf Überwasserschiffe anzuwenden. Man darf nicht geflissentlich die Tatsache übersehen, daß eine absolute Seeherrschaft, welche auch gegen feindliche Unterseeboote wirksam ist, erheblich wichtiger und unter den damaligen Voraussetzungen schwerer zu erringen war.

Die Frage des Übergangs zum Geleitzugverfahren wurde in verschiedenen Kabinettssitzungen Anfang 1917 behandelt und bei

dieser Gelegenheit mehrfach hervorgehoben, daß die Angelegenheit noch nicht reif sei.

Im Februar 1917 wurde eine Denkschrift, welche den Sekretär des Kabinetts, Sir Maurice Hankey, zum Verfasser hatte, bei einer informatorischen Besprechung zwischen Mr. Lloyd George, Sir Edward Carson, als damaligem Marineminister, Admiral Duff und mir besprochen. Ich erinnere mich persönlich nicht genau an die Einzelheiten, woraus zu ersehen ist, daß dieser Anlaß mir nicht besonders wichtig erschien.

Ein Auszug dieser Niederschrift ist in den „Naval Operations" abgedruckt. Dort werden die Gegengründe gegen das bisherige „patrol system" sehr gut hervorgehoben. Diese Kritik war aber verhältnismäßig einfach, das Schwierige lag vielmehr darin, etwas besseres vorzuschlagen. Das betont auch Admiral Sims auf Seite 122 seines Kriegsbuches. Er führt dort die verschiedenen schwachen Seiten unseres damaligen Bewachungssystems für die verschiedenen Seegebiete an und sagt: „Diese Kritik ist natürlich richtig. Wir müssen uns aber vor Augen halten, daß dies das einzige für uns im Augenblick mögliche Verfahren war, bis wir genug Fahrzeuge zur U-Bootsabwehr hatten, um das Konvoisystem praktisch durchführen zu können". In der Denkschrift von Sir Maurice Hankey wurde sehr für die Einführung von Geleitzügen eingetreten, und die Vorteile derselben wurden sehr klar herausgearbeitet, was bei diesem Verfasser ohne weiteres zu erwarten war, aber er sah an den Hauptschwierigkeiten vorbei. Zur Frage der Bereitstellung von schnellen Begleitfahrzeugen äußerte er sich leichthin, daß man dazu lediglich die augenblickliche Verteilung der leichten Seestreitkräfte für die U-Bootsabwehr neu zu regeln brauchte.

Dieser letzteren Lösungsmöglichkeit hatte ich seit meinem Eintritt in die Admiralität besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Ich wußte daher nur zu gut, daß es zum damaligen Zeitpunkt — nämlich im Februar 1917 — absolut unmöglich war, von irgendwoher die nötige Zahl an geeigneten Fahrzeugen aufzutreiben. Im Gegenteil hatte ich heftige Kämpfe mit verschiedenen Befehlshabern einzelner Seegebiete zu bestehen, um ihnen klarzumachen, daß ich ihre dringenden Anforderungen von Zerstörern und anderen ähnlichen Fahrzeugen unmöglich erfüllen könnte, da diese noch nicht existier-

ten. In diesem Zusammenhang werden übrigens einige Mitteilungen aus amtlicher Quelle interessieren.

1. In der Zeit zwischen Januar und April 1917 forderten verschiedene Kommandostellen eine Verstärkung ihrer zugeteilten Zerstörer oder „P"-Boote um im ganzen 30 Einheiten. Hierbei sind gewisse von der Admiralität vorgesehene Verstärkungen einzelner Verbände gar nicht mitgerechnet.
2. Allein im Monat September 1917 beantragten die Kommandostellen von Devonport und Queenstown dringend die sofortige Zuteilung von weiteren 23 Zerstörern für Konvoisicherung.
3. Abgesehen davon liefen bei mir zwischen April und September desselben Jahres zahlreiche sonstige Anforderungen nach einer größeren Zahl von Zerstörern oder „P"-Booten ein.
4. Im September 1917 mußte ich dem Kabinett mitteilen, daß die Summe der verlangten Verstärkungen an Zerstörern für verschiedene Verwendungszwecke die Zahl 90 im ganzen bereits überschritten hätte!

Aus den folgenden genauen Zusammenstellungen geht klar hervor, wie zu verschiedenen Zeiten des Jahres 1917 unser Bestand an modernen Zerstörern sich verteilte. Man kann daraus ersehen, daß wir gezwungen waren, in der Mitte dieses Jahres trotz der sehr erheblichen für uns damit verbundenen Gefahr unsere Harwich- und Dover-Streitkräfte etwas zu schwächen, lediglich um Zerstörer für Geleitzugssicherung durch unsere Zerstörerverbände von Devenport, Queenstown und Buncrana zur Verfügung zu stellen.

Monat	Große Flotte einschl. Flottillenführern	Harwich und Dover	Devonport	Queenstown	Buncrana
Januar . .	107	63	14	0	0
Juni . . .	105	52	38	32*	0
November .	112	50	37	35*	29

Die Zerstörerverteilung an einem Durchschnittstage gegen Ende Juni 1917 — also zu einer Zeit, wo teilweise bereits das Konvoi-

*) Zum Queenstown-Verband gehörten im Juni 18 und im November 34 amerikanische Zerstörer.

system eingeführt war — kann man aus der folgenden Aufstellung ersehen:

Verband	Moderne Zerstörer	Ältere Zerstörer	Kanonenboote (sloops)	U-Boote
Große Flotte	80 [1]	—	—	—
Schlachtkreuzerverbände	29 [1]	—	—	—
Doverstreitkräfte	33 [2]	10	—	6
Harwichstreitkräfte	26	—	—	—
Geleitzugsicherung zwischen Beachy Head und Portland	13	9	—	10
Ostküstenkonvois	—	23	—	—
Handelsschutz und Konvois in Devonport	38	—	—	—
Handelsschutz und Konvois in Queenstown	32 [3]	—	17	—
Handelsschutz bei Nordirland	4	4	4	—
Küstenflottillen von Portsmouth, Portland, Devonport, Pembroke	2	12	—	—
Sheerneß und Themsemündung	—	—	—	9
Geleitdienst von Newhaven	—	—	—	5
Hafenflottillen und Bewachung von Scapa Flow, Cromarty, Tyne, Lowestoft, Harwich	—	18	—	6
Im Mittelmeer	29	—	8	—

Aus dem Folgenden wird man ersehen, daß unser Mangel an Kanonenbooten und Zerstörern erst im Laufe des Jahres 1918 behoben werden konnte, obwohl wir ein neues Bauprogramm in Arbeit hatten, welches den Neubau von 110 zusätzlichen Zerstörern bis Ende 1918 sowie 60 schnellen Fischdampfern für Geleitzugsicherung vorsah.

Ich möchte hier noch einmal Admiral Sims zitieren, welcher auf Seite 152 seines Buches dazu folgendes schreibt: „In dieser Hinsicht müssen wir uns vor Augen halten, daß wir bis zur Unterzeichnung des Waffenstillstandes zu keiner Zeit in jedem Schiffstyp genügend stark waren, um vollkommen sicher zu gehen ... ins-

[1] Von den insgesamt 109 Zerstörern der Großen Flotte und der Schlachtkreuzerverbände hatten 12 Werftliegezeit; ferner abwesend: 4 auf „Aberdeenpatrol", 5 den skandinavischen Konvois zugeteilt, 30 auf „Sea patrol". Verfügbar: 56.

[2] Von den 33 Dover-Zerstörern waren 13 in Überholung.

[3] Einschließlich 28 USA.-Zerstörern.

besondere waren alle Sicherungsstreitkräfte im Verhältnis zu ihrer schweren Aufgabe zu schwach und bürdeten den Führern der Sicherungsfahrzeuge eine so schwere Verantwortung auf, daß diese es sich zweimal überlegten, bevor sie einen Zerstörer abteilten, um etwaige Nachzügler zu geleiten.

Selbstverständlich wurde während des Krieges ein erheblicher Teil unserer Zerstörer für den militärischen Schutz der Truppentransporter und Munitionsdampfer benötigt. Zum besseren Verständnis der Wichtigkeit dieser Angelegenheit wird in der Folge eine Aufzählung unserer gesamten Truppentransporte gegeben.

Die Anzahl der Soldaten, welche während des Weltkrieges über See befördert wurden, belief sich auf fast genau 20 Millionen Mann. Hierzu kommen noch etwa 3 Millionen Nichtkämpfer. Etwa 70% dieser Menschenmasse wurde über den Englischen Kanal transportiert, während die übrigen 30% sich auf folgende Weltteile verteilen:

a) Zwischen England und dem Mittelmeer, Indien und dem Persischen Golf.
b) Zwischen Indien, Ägypten und Ostafrika.
c) Zwischen Kanada, USA. und Großbritannien.
d) Zwischen Australien und Neuseeland und Ägypten und England.
e) Zwischen verschiedenen Häfen des Mittelmeeres.

Die Gesamtzahl der Truppen, welche den Englischen Kanal überquerten, belief sich auf 15½ Millionen. Im Mittelmeer, wo es für uns besonders schwierig war, die Transporte sicher durchzuführen, waren es 2 Millionen.

Die Truppentransporte im Kanal wurden hauptsächlich zwischen Southampton, Portsmouth, Newhaven, Folkestone und Boulogne ausgeführt. Im Laufe des Jahres 1917 betrug der durchschnittliche militärische Tagesverkehr quer über den Kanal, welcher unbedingt durch Kriegsschiffe geleitet werden mußte, siebzehn große Dampfer! Hierin ist selbstverständlich der Urlauberverkehr mitgerechnet.

Anfang 1917 mußten wir uns dazu entschließen, unsere Truppentransporte nach nichtfranzösischen Häfen in Gruppen von fünf oder sechs Dampfern abzuwickeln, welche von Devonport ab durch

das von U-Booten gefährdete Gebiet von Zerstörern und anschließend daran durch ein Ozeangeleit gesichert wurden.

Es war gerade im Mittelmeer sehr schwierig, ohne Verluste Truppenbewegungen über See vorzunehmen. Obwohl nur ein Zehntel unserer militärischen Transporte dort durchgeführt wurde, entfielen ganze Dreiviertel aller Versenkungen von Truppentransportern auf das dortige Seegebiet. Man kann sich vorstellen, welche Besorgnis und Schwere der Verantwortung das unter diesen Umständen für die britische Marine bedeutete. Wir setzten daher alles daran, um im Mittelmeer möglichst viel von Seetransporten abzusehen und führten lieber, wo es irgendwie möglich war, die Truppenverschiebungen über Land durch.

Bei mehr als einer Gelegenheit mußte ich die maßgebende Stelle auf die großen Schwierigkeiten hinweisen, welche die Überanstrengung unseres Zerstörermaterials durch den laufend angeforderten Schutz von Truppentransportern und von Troßschiffen für die Versorgung unserer überseeischen Landstreitkräfte mit Munition und sonstigem Nachschubmaterial bedeutete. Die Saloniki-Expedition war ein besonders deutlicher Beweis dafür, und weil im Kriegsministerium die Aussichten auf dem dortigen Kriegsschauplatz für zweifelhaft angesehen wurden, machte ich im April 1917 den Vorschlag, wenigstens einen Teil unserer dortigen Landstreitkräfte zurückzuziehen. Meine Absicht dabei war natürlich, Handelsschiffsraum für Einfuhrzwecke frei zu bekommen und die Geleitfahrzeuge in der Heimat einzusetzen, insbesondere zur U-Bootsabwehr. Die Zahl der Handelsdampfer, welche unserer Heeresgruppe in Saloniki im Sommer 1917 zugeteilt waren, belief sich auf 70, hierzu kamen noch 35 weitere Schiffe, welche als Tender, Minensucher usw. verwendet wurden.

Es bestand die Notwendigkeit, vor unserem Kriegskabinett stets wieder die deutsche Unterseebootsgefahr zu betonen, selbst mit dem Risiko, als Schwarzseher angesehen zu werden, denn in der ersten Hälfte 1917 war es für Laien noch sehr schwierig, die Gefahr in voller Größe zu erkennen. Man mußte aber dem Ernst der Tatsachen ins Gesicht sehen, ohne Schönfärberei und ohne den Versuch einer gekünstelten Verkleinerung. Leider bestand eine gewisse

Neigung dazu in unserem Hauptquartier, und die notwendigen Gegenmaßnahmen wurden dadurch verzögert.

So erinnere ich mich daran, daß ich gemeinsam mit Sir William Robertson im Mai 1917 versuchte, den Beauftragten für die Ernährung (Food Controller) dazu zu bewegen, den Lebensmittelverbrauch einzuschränken. Er war an und für sich bereit, seine Zustimmung zu geben, trat jedoch Ende Mai von seinem Amt zurück, und die notwendigen Verbrauchsbeschränkungen (rationing) wurden infolgedessen erst zu einer viel späteren Zeit veranlaßt. Obwohl von uns dem Kabinett gegenüber dauernd auf die Gefahr der Lage zur See hingewiesen wurde, zeigte natürlich die Admiralität der Öffentlichkeit gegenüber eine optimistische Haltung.

Persönlich war mein Urteil über die Gefahr der Lage durch das Gefühl beeinflußt, daß wir in der Tat sehr ernsten Schwierigkeiten entgegensehen mußten, wenn die deutschen U-Bootsoffiziere ebenso leistungsfähig wie unsere eigenen waren. Das Ausmaß dieser Bedrohung hing also m. E. erheblich davon ab, ob die Deutschen ihre vielen neuen Unterseeboote mit vollwertigen neu ausgebildeten U-Bootsoffizieren besetzen konnten, und ob diese ebenso leistungsfähig waren, wie ihre alten U-Bootsoffiziere, welche in den ersten Kriegsjahren so erfolgreich gefahren waren, außerdem natürlich vom Tempo der Indienststellung neuer deutscher U-Boote. Es war für uns ein Glück, daß die Führung zahlreicher deutscher U-Boote während der beiden Jahre 1917 und 1918 doch in gewisser Weise nicht ganz auf der alten Höhe war. —

Sir Maurice Hankey vergaß in seiner Denkschrift noch zwei weitere durchaus in Rechnung zu ziehende Gefahren beim Übergang zu einem Geleitzugsystem anzuführen, nämlich:

4. Die Möglichkeit zu einem Angriff durch Überwasserstreitkräfte, welcher für einen Konvoi die Vernichtung bedeuten konnte.
5. Die Geleitzüge konnten durch Minensperren schwere Verluste erleiden.

Die meisten Befürworter eines Geleitzugverfahrens konnten die Schwierigkeiten seiner erstmaligen Einführung, welche in der Neuzeit ohne allen Vorgang war, gar nicht erkennen. Sie dachten, es bedürfte dazu nur eines einfachen Befehls oder eines Federstriches. Dabei war es eine Angelegenheit, welche eine sehr sorg-

fältige und ausgedehnte Organisation sowie die denkbarste Genauigkeit voraussetzte, damit sie ohne Rückschläge arbeitete. Bedeutete doch der Übergang zum allgemeinen Konvoizwang für die Admiralität nichts weniger als die Notwendigkeit, daß sie die Kontrolle über alle Schiffe der britischen Handelsflotte übernahm!

Die Admiralität war ferner während des größten Teils des Reiseweges für die Leitung der in See befindlichen Geleitzüge verantwortlich. Häufig mußte sie sogar Kursbefehle geben, und zwar um zu vermeiden, daß zwei Dampfergruppen zu dicht aneinandergerieten, oder um sie umzuleiten, sobald irgendwo Unterseeboote gemeldet waren. Oft ergab sich auch die Notwendigkeit, den Bestimmungshafen eines ankommenden Konvois zu ändern. In der Tat mußte diese Behörde häufig gleichzeitig die Manöver mehrerer wichtiger Flotten von Handelsdampfern leiten. Es war ein wahres Glück, daß wir durch Mithören und Entziffern ihrer drahtlosen Meldungen so oft die genaue Position deutscher U-Boote erfuhren. Infolgedessen waren wir sehr häufig in der Lage, unsere Geleitzüge ausweichen zu lassen.

Ein nur zum Teil durchgeführtes Geleitzugsystem?

Anfang April 1917 und einige Zeit vorher überlegten wir in der Admiralität, ob wir zunächst wenigstens einen Teil unseres atlantischen Schiffsverkehrs in Konvois durchführen sollten, es wurde aber als zu gefährlich erachtet. In „Naval Operations", Band 5, Seite 7, wird festgestellt, daß ich mich wegen der Zwecklosigkeit und Gefährlichkeit gegen ein teilweises Geleitzugsystem erklärte.

Daß dies richtig war, zeigte sich im Sommer 1917 ganz deutlich, als wir lediglich unsern Einfuhrverkehr in Geleitzügen abwickeln konnten. Die Folge war, daß der ausgehende Dampferverkehr in dieser Zeit besonders schwer mitgenommen wurde, weil die allgemeinen Bewachungsstreitkräfte (patrols) für diesen Geleitdienst verwendet werden mußten. Außerordentlich schwere Verluste des ausgehenden Schiffsraumes waren die Folgen dieses Verfahrens.

Ungeahnte Rückwirkungen des uneingeschränkten U-Boot-Krieges

Erschreckende Steigerung der Verluste durch uneingeschränkten U-Bootskrieg / 869 000 Tonnen monatlich! / Übergang zum Geleitzugzwang muß und kann gewagt werden / Der organisatorische Vorschlag der U-Bootsabwehrabteilung / Ein Stichtag für die Dampferzahlen im Atlantik / Erster ausführlicher Entwurf eines atlantischen Konvoifahrplanes / Erfahrungen des Versuchskonvois / Vorkehrungen gegen erwartetes Ausbrechen deutscher Überwasserkriegsschiffe / Der Erste Minister besucht die Admiralität / Aufstellung der Durchführungspläne des Konvoisystems / Der ausführliche Bericht vom 11. 6. 1916.

Sofort nach Beginn des deutschen uneingeschränkten U-Bootskrieges am 1. Februar 1917 stiegen die Verluste des Weltschiffsraums erschreckend an, nämlich im Februar auf 532 000 Tonnen und im März 1917 auf 599 000 Tonnen. Admiral Duff und der Leiter der Handelsabteilung des Admiralstabes standen mit mir deswegen in dauernder persönlicher Fühlung. Wir haben dabei häufig Erwägungen angestellt, ob ein Übergang zum Konvoisystem möglich sei. Dabei warnte uns der Gedanke an die Möglichkeit schwerer Verluste im Falle eines feindlichen Angriffes bei unzureichend geschützten Geleitzügen. Unbedingt mußten wir für ein Mindestmaß an Sicherung sorgen.

Es ist klar, daß die zahlenmäßige Stärke der Zerstörer, welche bei einem Geleitzugzwang für den atlantischen Verkehr benötigt werden, davon abhängt, wieviel Dampfer wöchentlich in den britischen Häfen ein- und auslaufen.

Nachdem mit dem Schiffahrtsministerium Besprechungen darüber abgehalten waren, machte Korvettenkapitän Henderson von der U-Bootsabwehrabteilung die notwendigen Aufstellungen über den ungefähren Fahrplan unserer überseeischen Schiffahrt. Demgegenüber wurde es uns klar, daß zwar im Augenblick noch viel zu wenig Begleitfahrzeuge zur Verfügung standen, aber in dieser Hinsicht änderte sich die Lage allmählich, und für Mitte April

Deutscher U-Boot-Kapitän in Brest,
der letzte Überlebende eines versenkten U-Bootes

Zeebrügge: Luftaufnahme des mißglückten britischen Sperrversuchs vom 24. 4. 191

schien es vertretbar zu sein, daß Geleitzüge in gewissem Umfange durchgeführt werden konnten.

In der ersten Aprilhälfte 1917 war in der von den deutschen U-Booten versenkten Dampferzahl ein gewisser Rückgang eingetreten. In der zweiten Hälfte dieses Monats stiegen jedoch die Versenkungsziffern in einer derartigen Weise an, daß — strategisch gesehen — unbedingt jetzt ein anderes Verfahren eingeschlagen werden mußte, falls dies irgendwie möglich war. Der Gesamtverlust der Weltschiffahrtstonnage erreichte in diesem Monat die außerordentliche Höhe von 869 000 Tonnen!

Die einzig gegebene Möglichkeit bestand im versuchsweisen Übergang zum Geleitzugverfahren. Gewisse Tatsachen hatten zweifelsohne in diesem Augenblick bereits die damit verbundenen Schwierigkeiten verringert und die Gefahr, daß ein vorschneller Übergang großes Unheil anrichten könnte, verkleinert. Dies waren:

1. Der Eintritt der Vereinigten Staaten in den Weltkrieg und die damit verbundenen Aussichten auf Gestellung von Führerkreuzern zum Schutz der Marschfahrt über den Atlantik, auf Zuweisung von Zerstörern und auf die Benutzungsmöglichkeit der amerikanischen Häfen.
2. Das britische Schiffahrtsministerium hatte soeben seinen Aufbau beendet und beaufsichtigte jetzt verantwortlich die Ausnutzung der britischen Handelsflotte. Direkter Einfluß auf den Handelsschiffsverkehr war eine Vorbedingung für die Einführung eines Konvoisystems.
3. In gewissem Umfange waren inzwischen unsere Zerstörer, Kanonenboote und „P"-Boote vermehrt worden. Nach Abzug der durchschnittlichen Verluste betrug die zahlenmäßige Verstärkung im Monat 5 Zerstörer, 3 Kanonenboote und 4 „P"-Boote.

In zweifacher Hinsicht hatten wir damals bereits gewisse Erfahrungen in der Durchführung von Konvois unter verantwortlicher Leitung der Admiralität gewonnen, nämlich bei dem noch nicht ganz straff durchgeführten Handelsschutz unserer Kohlenausfuhr nach Nordfrankreich durch Kriegsschiffe — „protected sailings" — sowie bei dem skandinavischen Konvoisystem, für welches damals die Pläne bereits ausgearbeitet waren. Die erstere Regelung arbeitete bereits seit etwa sechs Wochen im Englischen Kanal und

hatte zu einer merklichen Verringerung unserer Verluste an Kohlendampfern nach Frankreich geführt.

Man hatte sich allerdings darüber klar zu sein, daß die atlantischen Konvois in ganz anderer Weise durchgeführt werden mußten. Es war durchaus unrichtig, wenn viele Leute annahmen, daß die Admiralität genügend Sicherungsfahrzeuge für atlantische Geleitzüge zur Verfügung haben mußte, weil nur drei oder vier Fischdampfer nötig waren, um etwa 20 Trampdampfern im Englischen Kanal ausreichenden Schutz zu gewähren. Beide Fälle ließen sich durchaus nicht vergleichen. Die Sicherheit unserer Kohlenausfuhr beruhte hauptsächlich auf der Tatsache, daß wir das verhältnismäßig enge Seegebiet, durch welches hierbei gedampft werden mußte, ziemlich frei von U-Booten halten konnten. Außerdem hatten wir verschiedene Dampferwege zur Verfügung, und von diesen wurde im letzten Moment der voraussichtlich sicherste befohlen. Wenn es ratsam war, konnten auch die Schiffe im Hafen zurückgehalten werden. Dies waren alles taktische Möglichkeiten, welche im Atlantik nicht in Frage kamen.

Unsere bisherigen Erfahrungen im Ausarbeiten der Einzelheiten für die Abwicklung des skandinavischen Geleitzugverkehrs waren auch von einem gewissen Wert. Obwohl an sich in der Nordsee unbedingt eine größere Angriffsmöglichkeit durch deutsche Überwasserstreitkräfte bestand, war die Durchführung der taktischen Gegenmaßnahmen infolge der kurzen Entfernung, welche außerdem noch zu einem beträchtlichen Teil bei Dunkelheit zurückgelegt werden konnte, erheblich einfacher als bei den atlantischen Geleitzügen.

Die Einführung des Geleitzugsystems für den Atlantik.

Am 26. April 1917 erhielt ich von Admiral Duff, dem Leiter der U-Bootsabwehrabteilung, einen kurzen Entwurf als Ergebnis seiner Bearbeitung dieser Frage. Er erklärte darin, daß es nach seiner Ansicht jetzt an der Zeit sei, daß wir auf die Einführung eines Geleitzugsystems nach einem umfassenden Plane vorbereitet sein müßten. Im einzelnen führte er meine oben erwähnten Gesichtspunkte an und behandelte in einer wichtigen Denkschrift Vorschläge

für den eingehenden Verkehr vom Nord- und Südatlantik. Hieraus möchte ich einen wörtlichen Auszug geben:

„Im Folgenden werden in Umrissen Vorschläge für ein Konvoisystem für die Dampfer aller Flaggen — britische, alliierte und neutrale — auf der Fahrt vom Nord- oder Südatlantik nach dem Vereinigten britischen Königreich vorgelegt. Die Bezeichnung ‚alle' schließt die schnellen Dampfer von 15 Knoten und darüber jedoch nicht ein.

Es ist zwar noch nicht entschieden, ob ein Konvoizwang allgemein eingeführt wird oder nicht, doch muß auf alle Fälle ein Plan gemeinsam mit dem Beauftragten für die Schiffahrt ausgearbeitet werden, so daß jederzeit auf Grund dieser Vorarbeiten in der denkbar kürzesten Frist eine Einführung möglich ist. Es kommt dabei in erster Linie auf die Unterstützung durch den eben erwähnten Beauftragten — „Shipping Controller" — an.

Durch das Konvoisystem werden auf alle Fälle für eine gewisse Zeit den feindlichen Unterseebooten erhebliche Schwierigkeiten beim Auffinden ihrer Angriffsziele bereitet. Weiterhin wird sich herausstellen, daß je stärker der gemeinsam durch die Gefahrenzone fahrende Geleitzug zahlenmäßig ist, desto geringer die jedesmaligen Verluste sein werden, immer unter der Voraussetzung, daß die Schutzmaßnahmen wenigstens halbwegs ausreichend sind. Wenn es beispielsweise durchführbar wäre, den gesamten nach England bestimmten eingehenden Handelsverkehr von 24 Stunden in einer großen Gruppe zusammenfahren zu lassen, so hätte ein U-Boot, welches sich in dem betreffenden Tätigkeitsgebiet befindet, nur einmal am Tage Gelegenheit zu einem Angriff, vorausgesetzt, daß Zerstörer als Sicherung führen und sofort richtig taktisch verfahren wird. Dies würde dem heutigen Zustand gegenüber eine so geringe Verlustziffer bedeuten, daß wir sie im Vergleich mit der jetzigen vollkommen außer acht lassen könnten.

In großen Zügen besteht das vorgeschlagene Verfahren darin, den Geleitzug von gewissen Ausgangsplätzen (Convoy Depots) durch Kriegsschiffe oder große U-Bootsfallen nach einem zu bestimmenden Längengrad, westlich gut frei von der U-Bootszone, führen zu lassen. Dort sollten Zerstörer den Verband aufnehmen und ihn in einen Zufluchtshafen (port of refuge) geleiten. Von

hier werden die Dampfer durch andere Geleitfahrzeuge in ihre Löschhäfen gebracht werden.

Die vorgeschlagenen „Convoy Depots" sind:

Dakar
Gibraltar
Newport News
Louisberg (Kanada).

Zahlenmäßig beläuft sich die gesamte Dampferzahl im Nord- und Südatlantik am heutigen Tage auf folgende Schiffe:

Von	Nach England: britische und alliierte Schiffe	Nach England: neutrale Schiffe	Nach skandinavischen Häfen: neutrale Schiffe
Halifax St. Lawrence . . . . . } Boston	21	27	72
New York	48	—	—
Golf (Newport News)	67	7	29
Südostküste von Amerika . . .	34	21	26
Kap der Guten Hoffnung, Dakar	74	18	6
Gibraltar	64	14	13
Summe:	308	87	146

Insgesamt nach England (U. K.: United Kingdom) . . . 395
„ nach Skandinavien (in diesem Zusammenhange ohne Bedeutung) 146

Wenn man annimmt, daß die durchschnittliche Reisezeit von den verschiedenen Ausgangspunkten aus 15 Tage beträgt, so ergibt dies die Zahl von 26 Dampfern, welche innerhalb von 24 Stunden durch die U-Bootszone geleitet werden müßten. Eine solche Verbandsstärke dürfte die Höchstzahl an Schiffen nicht überschreiten, mit welcher unsere Handelsschiffsoffiziere noch im Verbande manövrieren könnten, besonders wenn man berücksichtigt, daß die Dampfer unterwegs sich wenigstens 10 Tage in See einfahren können. Hierfür kann täglich eine Stunde verwandt werden, um das Fahren nach Signalbefehlen und im Zickzack zu üben. Von der technischen Seite aus gesehen, handelt es sich dann lediglich darum, dort wo keine Sprachrohrverbindung besteht, eine tragbare

Fernsprechanlage oder etwas ähnliches zu beschaffen, um eine sichere Verbindung von der Brücke nach dem Maschinenraum herzustellen.

Allerdings ist damit zu rechnen, daß beim Versammeln der Geleitzüge zeitliche Verzögerungen entstehen, aber diese können unterwegs dadurch wieder aufgeholt werden, daß es nicht mehr nötig ist, den Schiffsverkehr auf dem freien Ozean Umwege machen zu lassen, um den kürzesten Dampferweg zu vermeiden und so etwaigen feindlichen Handelszerstörern auszuweichen. Außerdem fallen für verschiedene Dampfer die Zeitverluste im Hafen infolge der sonst notwendigen Ausrüstung mit Geschützen weg.

Es wird vorgeschlagen, daß die Geleitzüge von ihren Ausgangshäfen wie folgt abgelassen werden:

Von Gibraltar alle vier Tage, Stärke etwa 18 Dampfer.

Von Dakar alle fünf Tage, Stärke etwa 18 Dampfer.

Von Louisberg alle vier Tage, Stärke 16 bis 20 Dampfer.

Von Newport News alle drei Tage, Stärke 18 Dampfer.

Die Geleitzüge sind so zu legen, daß nicht mehrere am gleichen Tage in England ankommen.

Folgende Kriegsschiffe werden gebraucht, um sie bis an die Grenze des U-Bootssperrgebietes — also augenblicklich 20 Grad Westlänge — zu führen.

Gibraltar: zwei Führerschiffe auslaufend, zwei einlaufend, zwei in Reserve . . . . . zusammen:	6
Dakar: drei auslaufend, drei einlaufend, drei in Reserve, zusammen:	9
Louisberg (Kanada): vier auslaufend, vier einlaufend, vier in Reserve . . . . . zusammen:	12
Newport News: sechs auslaufend, sechs einlaufend, sechs in Reserve . . . . . zusammen:	18
Konvoi-Führerschiffe insgesamt:	45

Im Augenblick besteht nicht die Absicht, Dampfer vom La Plata nach Dakar oder vom Kap der Guten Hoffnung nach Dakar im Geleitzug fahren zu lassen. Sollte sich dies jedoch als notwendig herausstellen, so müssen 12 weitere Kreuzer oder Hilfskreuzer hierfür bereitgestellt werden.

Es wird vorgeschlagen, daß jeder Geleitzug an der Grenze des Sperrgebietes von sechs Zerstörern aufgenommen wird, welche ihn nach dem betreffenden Zufluchts- oder Nothafen bringen. Für letzteren Zweck kommen die Häfen von St. Mary's, Scillies, Plymouth, Milford Haven und Brest in Frage. Im ganzen werden nach dieser Rechnung 45 Zerstörer benötigt.

Die Dampfer müssen von diesem ersten Zufluchtshafen durch armierte Dampfyachten, Bewachungsfahrzeuge, Fischdampfer usw. nach ihren jeweiligen Löschhäfen gebracht werden.

Im allgemeinen sollte es durchführbar sein, daß sowohl die Schiffe mit Order nach der Tyne-Mündung als auch die nach Liverpool bestimmten in einem besonderen Konvoi nördlich um Irland herumgeführt werden.

Die genauen statistischen Unterlagen über die Zahl der Dampfer, welche von der nordamerikanischen Küste nach diesen beiden Plätzen abgehen, liegen noch nicht vor, sie werden aber zusammengestellt.

Die von Großbritannien ausgehenden Geleitzüge müßten ihre Schiffe in den Bestimmungshäfen für die ankommende Tonnage sammeln. Von dort werden sie in geeigneter Weise durch das Sperrgebiet geleitet und fahren dann anschließend gemeinsam über den Ozean nach ihren jeweiligen Bestimmungshäfen.

Es wäre zweckmäßig, daß die amerikanische Marine den von New York und Kanada ausgehenden Handelsverkehr unter ihre Oberleitung nimmt, und amerikanische Zerstörer für die U-Bootssicherung durch das Sperrgebiet stellt. Der Schutz der weiteren ‚großen Fahrt' wird durch britische und französische Kriegsschiffe sowie Hilfskreuzer übernommen.

Die oben stehenden Vorschläge sind lediglich skizziert. Wenn sie grundsätzlich angenommen sind, sollen die notwendigen Einzelheiten gemeinsam mit Vertretern der Admiralstabsabteilung für Handel und des Beauftragten für die Seeschiffahrt ausgearbeitet werden. Hierbei soll darauf Rücksicht genommen werden, daß der Plan im ganzen durchgeführt werden muß.

Im Augenblick sollte man davon absehen, die verhältnismäßig wenigen Dampfer mit einer Geschwindigkeit von 15 Knoten und mehr für die Einstellung in Konvois vorzusehen."

Aus Vorstehendem ist ersichtlich, daß etwa 10 Tage auf hoher See vor Ankunft im Sperrgebiet zum Einfahren und für taktische Übungen im Verbande zur Verfügung standen. Dies war von größter Bedeutung.

Ich genehmigte bereits am Tage danach, also am 27. April 1917, die gemachten Vorschläge und ließ sofort Vorkehrungen treffen, um versuchsweise einen Geleitzug von Gibraltar nach England fahren zu lassen. An und für sich bedeutete der Entschluß zur Einführung eines atlantischen Konvois für mich eine schwere Verantwortung, da es sich nicht übersehen ließ, ob bei einem erfolgreichen Angriff des Gegners infolge der unzureichenden Zahl von Sicherungsstreitkräften nicht schwere Verluste an Schiffen und Menschen eintreten konnten. Mit Rücksicht auf die erwähnten neueingetretenen Umstände und die augenblicklich gerade sehr schweren täglichen Verluste unserer Tonnage schien es mir doch jetzt ratsam zu sein, einen Anfang zu machen, vorausgesetzt, daß die Organisation bis ins kleinste ausgearbeitet und durchdacht war.

Nach dem Versammeln der Dampfer und der Ausgabe der notwendigen Fahrtbefehle lief der Versuchskonvoi am 10. Mai von Gibraltar aus und kam am 20. Mai ohne Verluste in Plymouth an. Aus dem Bericht des ältesten Seeoffiziers des abgeteilten Zerstörergeleites ging hervor, daß es gewisse Schwierigkeiten bereitet hatte, den Geleitzug vorm Eintritt in das Sperrgebiet zu finden; denn die funkentelegrafisch gemeldete Position war etwas ungenau, weil seit etwa drei Tagen der Schiffsort nicht genau bestimmt werden konnte. Außerdem meldete er, daß sechs Zerstörer wohl zur Sicherung von 15 Dampfern genug seien und erwähnte in seinem Bericht, daß die durchschnittliche Marschgeschwindigkeit nur 6½ Knoten gewesen war.

Vor der ersten Abfahrt dieses Verbandes aus Gibraltar kabelte Admiral Sims am 1. Mai nach einer Rücksprache mit mir an das Marineamt in Washington die Mitteilung, daß die britische Admiralität beschlossen hätte, das Geleitzugsystem auch für den Schiffsverkehr über den Nord- und Südatlantik einzuführen. Das Ziel dabei sei sowohl der Handelsschutz gegen Überwasserhandelszerstörer im freien Ozean als auch gegen die U-Boote im Sperrgebiet. Gleichzeitig fragte er an, ob die Vereinigten Staaten bereit

seien, die nötigen 14 Führerschiffe für Geleitzüge ab New York und Hampton Roads bereitzustellen.

Das amerikanische Marineamt erklärte zwar sein Einverständnis mit einem erstmaligen Versuch, drückte jedoch seine Ansicht dahin aus, daß ein allgemeiner Konvoizwang nicht empfehlenswert sei.

Ein Doppel dieses Kabels von Admiral Sims war an den britischen Marineattaché in Washington gegangen.

Bereits am 4. Mai wurden die Ausführungsbefehle für das Zusammenstellen eines Versuchsgeleitzuges von Hampton Roads aus ausgegeben. Die dafür bestimmten 12 Schiffe gingen am 24. Mai in See und erreichten ohne Verluste am 7. Juli den englischen Kanal. Infolgedessen wurde von jetzt an alle vier Tage von Hampton Roads ein Konvoi abgelassen.

Am 25. April fand im britischen Kriegskabinett eine Besprechung der allgemeinen Schiffahrtslage, der Schiffahrtskontrolle, der Lebensmitteleinfuhr, des Munitionsnachschubes usw. für unsere Verbündeten und England selbst statt. Es wurde bei dieser Gelegenheit beschlossen, daß der Erste Minister persönlich der britischen Admiralität einen Besuch abstatten sollte, um sich dort ein Bild über den Stand der U-Bootsabwehr zu machen. Andere Kabinettsmitglieder wurden beauftragt, die übrigen Fragen zu untersuchen.

Anscheinend bestand beim Kabinett der Eindruck, daß es über verschiedene Fragen der U-Bootsbekämpfung, des Schutzes und der Kontrolle unserer Schiffahrt, sowie über die Berechtigung verschiedener Klagen aus Schiffahrtskreisen und die notwendigen Bedürfnisse unseres eigenen Landes und unserer Verbündeten in bezug auf Munitionsnachschub, Schiffbau, Stahl usw. nicht genügend unterrichtet war, sowie daß diese wichtigen Fragen in ihrer Behandlung nicht genügend aufeinander abgestimmt waren. Der Besuch des Ersten Ministers in der Admiralität fand am 30. April statt. Dort wurde er auf das Genaueste über unsere Unterseebootsabwehrmaßnahmen unterrichtet. Abgesehen davon, wurde ihm auch mitgeteilt, daß die Anweisung zu einem Geleitzugsystem bereits ergangen sei.

Es wird häufig irrtümlicherweise angenommen, daß die Entschlußfassung der Admiralität in dieser Angelegenheit auf einen

Druck vom Kriegskabinett und der Zivilbehörden zurückzuführen sei. Möglicherweise ist diese Ansicht eine Folge der Beschlüsse des Kriegskabinetts vom 25. April. Diese Auffassung ist aber unzutreffend. Es war ganz ausgeschlossen, daß die Stellungnahme von erfahrenen Seeoffizieren zu einer technischen Frage, welche einen verantwortlichen Entschluß erforderte, durch Ansichten oder Urteile von Außenseitern beeinflußt werden konnte, mochten sie auch noch so hoch gestellt sein.

Die wahren Gründe für diesen Entschluß der Admiralität waren vielmehr, wie gesagt, folgende:

1. Das außerordentliche Ansteigen unserer Schiffsverluste seit dem Übergang zum uneingeschränkten U-Bootskrieg von deutscher Seite. Die hohen Versenkungsziffern rechtfertigten das mit dem Übergang zum Konvoisystem verbundene Risiko auch ohne zahlenmäßig voll ausreichende Sicherungsstreitkräfte.
2. Der Eintritt der Vereinigten Staaten von Nordamerika in den Weltkrieg fiel mit dem Anschwellen unserer Verlustzahlen zusammen. Er bedeutete für uns nach verschiedenen anderen Richtungen erhebliche Vorteile, so daß zu diesem Zeitpunkte die Einführung möglich wurde.
3. Eine staatliche Kontrolle der Handelsschiffahrt war im Augenblick durchführbar.
4. In den letzten Monaten waren unsere Zerstörer und Kanonenboote durch Neubauten zahlenmäßig verstärkt worden.

Am 17. Mai wurde ein Ausschuß, bestehend aus vier Seeoffizieren sowie einem Vertreter des Schiffahrtsministeriums, gebildet und erhielt von der Admiralität den Auftrag, jetzt die Durchführungspläne für ein Konvoisystem organisationsmäßig aufzustellen.

Dabei waren folgende Fragen zu lösen:

a) Auswahl von Versammlungshäfen in Übersee und im Vereinigten Königreich unter möglichster Berücksichtigung der Seeschiffahrtsinteressen. Außerdem Sicherung der Dampfer vom Ausgangshafen bis zum Versammlungshafen im U. K. (United Kingdom).

b) Aufstellung eines Fahrplanentwurfes für die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Geleitzüge.

c) Bereitstellung der notwendigen materiellen und personellen Vorbedingungen für eine sichere Durchführung der Konvois.

d) Festlegung verschiedener Treffpunkte der U-Bootssicherung mit den Geleitzügen unter gleichzeitiger Berücksichtigung der jeweiligen Bestimmungshäfen.

e) Ausarbeitung von drahtlosen Befehlen und der Anrufe sowie Zusammenstellung eines praktischen und einfachen Signalbuches.

f) Taktische Manöverbefehle für das Fahren im Verbande zum Gebrauch für die Schiffskapitäne.

g) Festlegung der ungefähren Kurse, wobei zu berücksichtigen war, daß Geleitzüge von Amerika oder Gibraltar sowohl nach der Ost- als auch nach der Westküste Englands bestimmt sein konnten.

h) Auswahl der Hilfsstützpunkte für die Sicherungsfahrzeuge des Anschlußgeleites bis zu den Löschhäfen.

i) Fragen der Stützpunkte und der Organisation der Geleitfahrzeuge.

k) Durchführung und Sicherung der Geleitzüge für den Küstenverkehr.

Der ausführliche Bericht dieses Ausschusses datiert vom 6. Juni. Er enthielt die ausgearbeiteten Einzelheiten für die Durchführung der atlantischen Ozeankonvois.

Nachdem dieser Bericht von Admiral Duff, dem Gehilfen des Admiralstabschefs, durchgearbeitet war, wurde er mir am 11. Juni vorgelegt, und ich versah ihn mit folgender schriftlicher Stellungnahme: „Ich schließe mich im allgemeinen den Vorschlägen des Ausschusses an. Sie sind vernünftig und gut durchdacht. Ich schlage vor, sie in die Tat umzusetzen, sobald es die allgemeine Lage erlaubt und die notwendigen Kriegsschiffe für Geleit und Sicherung verfügbar werden." Der Marineminister gab am 15. Juni 1917 seine Einwilligung.

In diesem ausführlichen Bericht wurden unter anderem folgende Vorschläge gemacht:

1. Grundsätzliche Vorschläge:
   a) Die auslaufenden Geleitzüge müssen nach Möglichkeit in der Nähe ihrer jeweiligen Ladehäfen versammelt werden und verlassen mit einer Zerstörersicherung ohne Aufenthalt das Sperrgebiet.
   b) Die einlaufenden Konvois sollen nach Möglichkeit direkt nach ihren Löschplätzen geleitet werden.

Infolgedessen müssen alle Anordnungen so getroffen werden, daß die Fahrzeuge entsprechend ihrem endgültigen Bestimmungshafen in Verbände eingeteilt werden.

2. Die wichtigsten Gebiete für den Seehandelsverkehr innerhalb des Vereinigten Königreiches sind:
   a) Ostküste (Tyne bis Humber).
   b) London mit der Themsemündung, sowie die britischen und französischen Kanalhäfen.
   c) Häfen des Bristolkanals.
   d) Liverpool (Liverpool, Birkenhead und Manchester) sowie Clyde. Es ist empfehlenswert, die Häfen unter a) und b) gemeinsam unter der Bezeichnung „Ostküste" zusammenzufassen und den dorthin bestimmten Schiffsverkehr durch den Englischen Kanal zu leiten.

3. Hauptherkunftsländer für die britische Einfuhr:
   a) Von der atlantischen Nordküste der USA. und den kanadischen Häfen am Atlantik. Bezeichnung: New York-Konvoi.
   b) Von den südlichen atlantischen Häfen der USA. sowie von Westindien, Golf von Mexiko, Zentralamerika, Venezuela, Guyana und Panamakanal. Bezeichnung: Hampton Roads-Konvoi.
   c) Von Südamerika mit Ausnahme der Gegenden unter b), Südafrika (einschließlich aller Schiffe, welche um das Kap der Guten Hoffnung fahren) und Westafrika. Bezeichnung: Dakar-Konvoi.
   d) Aus dem Mittelmeer (einschließlich Marokkos) und den südspanischen Häfen westlich von Gibraltar. Bezeichnung: Gibraltar-Konvoi.

4. Bestimmung über die Schiffe, welche im Konvoi fahren müssen. Es dürfen nur Dampfer angeschlossen werden, deren gewöhn-

liche Marſchfahrt weniger als 12 Knoten, aber über 8½ Knoten iſt. Eine Ausnahme iſt der Gibraltar-Konvoi, in welchem auch Dampfer mit einer Durchſchnittsgeſchwindigkeit von 7 Knoten mitfahren dürfen.

5. Der Fahrplan der Geleitzüge iſt im allgemeinen in Zeitabſchnitte von 8 Tagen einzuteilen und danach aufzuſtellen.

6. Einzelheiten, die ausgehenden Geleitzüge betreffend:
Jeden erſten und fünften Tag ab Briſtolkanal nach dem Nord- und Südatlantik.
Jeden zweiten und ſechſten Tag ab Liverpool/Clyde nach dem Nordatlantik.
Jeden dritten und ſiebenten Tag von der Oſtküſte nach Nord- und Südatlantik.
Jeden vierten und achten Tag wird ein Sammelkonvoi von der britiſchen Oſt- und Weſtküſte nach Gibraltar abgelaſſen.

7. Eingehende Geleitzüge:
Die überſeeiſchen Abfahrtszeiten ſind ſo einzurichten, daß täglich nur ein Konvoi am Treffpunkt vorm Sperrgebiet aufgenommen zu werden braucht. Es ſoll nach folgendem Plane verfahren werden (Abfahrtszeiten):
Alle acht Tage mit vier Tagen Abſtand:
Von New York/Kanada nach der Weſtküſte von Großbritannien.
Von New York/Kanada nach der Oſtküſte von Großbritannien.
Alle acht Tage mit vier Tagen Zwiſchenraum:
Von Hampton Roads nach der Weſtküſte von Großbritannien.
Von Hampton Roads nach der Oſtküſte von Großbritannien.
Alle acht Tage mit vier Tagen Abſtand:
Von Gibraltar nach der britiſchen Weſtküſte.
Von Gibraltar nach der britiſchen Oſtküſte.
Alle vier Tage:
Von Dakar nach Großbritannien.
Die Dampfer nach den nordfranzöſiſchen Häfen müſſen ſich den Konvois nach der britiſchen Oſtküſte anſchließen.

8. Zerſtörergeleit:
a) Den auslaufenden Geleitzügen und denen nach Gibraltar zuzuteilen. Sie ſollen vom Verſammlungshafen bis zu einem Punkte außerhalb des U-Bootsſperrgebietes Sicherung fahren.

b) Für die Geleitzüge nach der Heimat und diejenigen, welche in Gibraltar ankommen. Aufgabe ist: die Aufnahme der Dampfer am befohlenen Treffpunkt und das Geleit bis zum Hafen, in welchem der Verband aufgelöst wird (port of dispersion).

In der Anlage 1 des Berichtes dieses Konvoiausschusses wurden nähere Angaben über die Organisation und Stützpunktregelung der Geleitzerstörer gemacht.

Es wurde berechnet, daß 14 „Escort flotillas" zu je sechs Einheiten für ein vollkommen durchgeführtes atlantisches Konvoisystem während der Wintermonate eingesetzt werden müßten. Je drei dieser Verbände sollten in Lough Swilly, drei in Queenstown, drei in Portland, drei in Plymouth und zwei in Gibraltar stationiert werden.

Es wurde damit gerechnet, daß in Einzelfällen und während des Sommers die auslaufende Geleitflottille vom Dienst gleichzeitig auf ihrem Rückweg einen einlaufenden Geleitzug sichern könnte. Da die Schiffszahl, welche uns für diesen Zweck zur Verfügung stand, jedoch auch späterhin ziemlich unzureichend blieb, wurden die an dieser Stelle im einzelnen festgelegten Absichten niemals voll verwirklicht. Es stellte sich als unbedingt notwendig heraus, daß sowohl Winter wie Sommer das ausgehende Zerstörergeleit auch auf seinem Rückmarsch einen einlaufenden Dampferverband mitnahm. Es wurde dann allgemein so gehalten, daß die Zerstörer mit einem Konvoi ausliefen und bis zum Dunkelwerden des zweiten Tages bei ihm blieben, worauf sie bei Tagesanbruch des nächsten Morgens einen einlaufenden Konvoi aufnahmen.

Eine außerordentlich wohldurchdachte Organisation und große Genauigkeit im Navigieren waren die Voraussetzungen dafür, daß dieselben Geleitzerstörer nach beiden Richtungen ausgenutzt werden konnten. Es war unbedingt notwendig, daß der England ansteuernde Dampferverband auch pünktlich am Treffpunkt eintraf, denn anderenfalls lag die Gefahr vor, daß die Zerstörer infolge einer nicht berechneten Wartezeit Brennstoffmangel bekamen. Dabei war die Möglichkeit, daß ein nach England fahrender Konvoi

durch schlechtes Wetter große Verspätung hatte, nachdem der Gegengeleitzug von England bereits in See gegangen war, natürlich während der Wintermonate erheblich größer als während der übrigen Jahreszeit.

Es gelang jedoch trotz mannigfacher Schwierigkeiten, im allgemeinen die Abholung in dieser Weise durchzuführen.

In den Fällen, wo der Geleitverband sich aus Zerstörern oder Kanonenbooten zusammensetzte, versuchten wir zu erreichen, daß jede Flottille späterhin aus 11 Einheiten bestand, von denen acht stets dienstbereit waren. Da nicht genügend Zerstörer oder ähnliche leichte Kriegsschiffe freigemacht werden konnten, um alle Konvois durch sie gegen U-Boote zu sichern, ließen wir die Geleitzüge von und nach Gibraltar unter dem Schutz von zwei Zerstörern mit je 10 Fischdampfern fahren. Weil jedoch alle acht Tage nach Gibraltar drei Gruppen von Dampfern fuhren und in der gleichen Zeit nur zwei zurück, erhielt das dritte Zerstörergeleit von Fall zu Fall den Auftrag, einen von Dakar einlaufenden Dampferverband mit zurückzunehmen.

9. „Ocean Escorts", Führerschiffe für jeden überseeischen Konvoi.
   a) Für die nach dem Nord- und Südatlantik auslaufenden Geleitzüge: Ein Kreuzer oder Hilfskreuzer muß sich im Versammlungshafen dem Verband anschließen und den weiteren Dienst als Führerschiff nach der Entlassung der Geleitzerstörer übernehmen.
   b) Für die Gibraltar-Konvois: Spezialschiffe (U-Bootsfallen) sollen hier den Schutz übernehmen, und zwar mit Unterstützung von einigen Zerstörern im von U-Booten gefährdeten Gebiet in den Heimatgewässern bei Gibraltar.
   c) Für die von Dakar kommenden Geleitzüge: Einige Dampfer der „Elder Dempster"-Reederei sollen mit Geschützen stark armiert und dort Führerschiff werden.
   d) Für die einlaufenden Konvois von New York oder Hampton Roads: Ein Kreuzer oder Hilfskreuzer muß im überseeischen Versammlungshafen die Leitung übernehmen.

10. Geleit für den Seeverkehr längs der englischen Küste: Zwischen den Lade- und Versammlungshäfen sowie den End- und Löschhäfen müssen Küstengeleitverbände vorgesehen werden,

mit Ausnahme der Strecke zwischen den Downs und der nördlichen Einfahrt in den sogenannten „War Channel“ an unserer Ostküste.

11. Hafen-Konvoioffiziere: Besondere Offiziere müssen in den verschiedenen Versammlungshäfen in der Heimat und in Übersee für dieses Amt ernannt und ihnen das notwendige Stabspersonal zur Verfügung gestellt werden.

12. Konvoi-Kommodores müssen mit der Führung der einzelnen Konvoischiffe betraut werden.

13. Größe der Geleitzüge: Es wurde angenommen, daß im allgemeinen in jeder Gruppe etwa 20 Dampfer zusammenfahren konnten. Hierbei sind die neutralen Schiffe mit eingerechnet.

14. Für die Handelsschiffe selbst muß noch folgendes bereitgestellt werden:

a) An Spezialisten: Drei Signalgäste für den Stab des Konvoi-Kommodores; ein Signalgast für jeden Dampfer; drei Funkentelegraphisten für den Stab des Konvoi-Kommodores; drei Matrosen oder Schiffsjungen außeretatsmäßig für jeden Dampfer, um im Maschinenraum die befohlene Umdrehungszahl zu überwachen.

b) An Material: Eine Nebelboje für jeden Dampfer. Sprachrohre oder etwas ähnliches zur Herstellung einer bequemen Verbindung zwischen Brücke und Maschinenraum. Abblendevorrichtung für das Hecklicht, Petroleumlampen für eine vorzusehende Buglaterne, Abstandsmesser, Umdrehungsanzeiger und anderes mehr.

c) Sonderbefehle: Für das Fahren im Verband, besondere Signalbefehle usw.

d) Kapitänsbefehle: Diese betreffen allgemeine Befehle für die Reise, Formationsfahren, Art und Weise des Sammelns im Geleitzuge, Verdunkeln und Abblenden von Bug- und Hecklichtern sowie der Seitenlaternen, Signalisieren, Kursänderungen, Zickzackfahren, Verhalten beim Sichten von U-Booten, Vorschriften für den Raucherzeugungsapparat, Vernichtung von Asche und Abfällen, da diese nicht über Bord geworfen werden durften, Marsch-

befehle für den Fall einer Trennung vom Verbande, Verhalten bei Nebel und anderes.

In dem Bericht wurde abschließend erklärt, daß man einige Zeit brauchen würde, bis der gesamte atlantische Verkehr in Konvois zusammengefaßt werden konnte, und daß man schrittweise vorgehen müßte. Es wurde daher vorgeschlagen, in folgenden Abschnitten zu verfahren:

1. Der Anfang sollte mit den Gibraltar-Geleitzügen gemacht werden, und zwar ein- und ausgehend, wofür 9 „ocean escorts" benötigt wurden.
2. Sobald diese Führerschiffe und das nötige Zerstörergeleit zur Verfügung standen, sollte sofort der Konvoiverkehr von Hampton Roads nach England eingerichtet werden. Falls es nicht augenblicklich möglich war, hatte es so bald wie möglich zu geschehen.
3. Die einlaufenden Geleitzüge ab New York sollten alsdann organisiert werden, sobald Führerschiffe für den Ozeanmarsch verfügbar waren.
4. Sodann war der von Dakar einlaufende Dampferverkehr in Gruppen zusammenzufassen, wenn die Führerschiffe bereitgestellt werden konnten.
5. In letzter Linie sollten die Geleitzüge nach dem Nord- und Südatlantik ausgehend eingerichtet werden, sobald das Zerstörergeleit dafür aufzutreiben war.

Unsere Schätzung über den Umfang des zu berücksichtigenden atlantischen Seeverkehrs unter britischer, alliierter und neutraler Flagge ergab folgende Dampferzahlen:

Voraussichtliche Stärke der Konvois nach England:

Von New York alle vier Tage	24 Schiffe
Von Hampton Roads alle vier Tage	18 „
Von Dakar alle vier Tage	16 „
Von Gibraltar alle vier Tage	20 „

Voraussichtliche Stärke des Konvois von England:

Von Liverpool nach dem Nordatlantik alle vier Tage	16 Schiffe
Vom Bristolkanal nach Nord- und Südatlantik, alle 4 Tage	20 „

Von britischer Ostküste nach Nord- und Südatlantik, alle 4 Tage . . . . . 16 Schiffe
Von Ost- und Westküste gemeinsam nach Gibraltar, alle 4 Tage . . . . . 26 „

Am 25. Juli 1917 wurde dieser Bericht von der Admiralität vervielfältigt und mit Ausführungsbestimmungen versehen. Damit waren die oben erwähnten Vorschläge angenommen und sollten so bald wie möglich nach Bereitstellung der notwendigen Sicherungsstreitkräfte durchgeführt werden.

Eine Übersicht über die Daten, an welchen schrittweise der Konvoizwang tatsächlich durchgeführt wurde, wird im Folgenden gegeben.

1. Hampton Roads-Konvoi mit achttägiger Abfahrtszeit 24. 5. 17
2. Hampton Roads-Konvoi mit viertägiger Abfahrtszeit 15. 6. 17
3. Sydney (Cape Breton)-Konvoi, alle 8 Tage . . 22. 6. 17
4. New York-Konvoi nach englischer Ostküste, alle 8 Tage 6. 7. 17
   New York-Konvoi nach englischer Westküste, alle 8 Tage 6. 7. 17
5. Gibraltar-Konvoi, alle 4 Tage 20. 7. 17
6. Sierra Leone-Konvoi für schnelle Dampfer . . 31. 7. 17
7. Dakar-Konvoi für langsame Dampfer 31. 7. 17
8. Auslaufende Konvois nach dem Atlantik 15. 8. 17
9. Eilkonvois für Truppentransporte und schnelle Handelsdampfer von Halifax ausgehend 23. 8. 17
10. Geleitzüge durch das Mittelmeer . . . . September 17

Die ungeheure Organisationsaufgabe für die Admiralität

Aufzählung der Einzelheiten für die benötigte Organisation / 7 Unterabteilungen einer neugebildeten „Convoi-Section" / Geschichte der Bildung des Schiffahrtsministeriums / Seine Kartothek der vertraulichen Nachrichten / Geheimhaltung der Einführung des Geleitzugssystems / Stärke der Konvois und ihrer Sicherung / Achttägiger Fahrplan und genaue Einzelheiten / Vorsichtsmaßnahmen bei Einsatz deutscher Schlachtkreuzer gegen die Riesentruppentransporte aus Amerika.

Im folgenden Abschnitt werden die Einzelheiten über die notwendige Organisation behandelt.

Bildung einer „Convoy-Section" im Juni 1917. Die Abwickelung der atlantischen Geleitzüge wurde dem Gehilfen des Admiralstabschefs übertragen, welcher gleichzeitig Vorstandsmitglied der Admiralität war. Ihm unterstanden in dieser Eigenschaft direkt:

a) Der Organisationsleiter der Konvois („Organizing Manager of Convoys"), welches Amt dem Zahlmeister-Kapitän Eldon Manisty, R. N., am 25. 6. 17 übertragen wurde. Dieser setzte die Abfahrtszeiten aller Geleitzüge fest und war für ihre Versammlung, Überfahrt und Auflösung verantwortlich. Er hatte ferner für die Anforderung des Geleites und die Ernennung von Konvoi-Kommodores zu sorgen, war also für die praktische Durchführung des ganzen Systems allgemein verantwortlich. Die erfolgreiche Durchführung der Konvois ist zu einem erheblichen Umfange auf seine Klugheit und sein großes Organisationstalent zurückzuführen. Manisty baute die Organisation auf, stellte die Stäbe zusammen, arbeitete sie ein und sorgte für die reibungslose Zusammenarbeit mit dem Schiffahrtsministerium sowie den verschiedenen Dienststellen in den britischen und überseeischen Häfen. Ich kann nicht genug

Worte des Lobes finden, um seine Tätigkeit gebührend hervorzuheben.

b) Der Offizier vom Dienst im Kartensaal, welcher dafür sorgte, daß die jeweiligen Standorte der Konvois und ihre weiteren Kurse in die große Übersichtskarte eingetragen wurden. Er war ferner dafür verantwortlich, daß die Geleitzüge beim Einlaufen von wichtigen Nachrichten über feindliche Schiffsbewegungen entsprechende Ausweichbefehle erhalten konnten.

Für die oben unter a) genannten Aufgaben wurde also eine sogenannte „Convoy-Section" aufgestellt. Das Personal dazu wurde allmählich zusammengestellt, und zwar ohne daß auf aktive Offiziere dabei zurückgegriffen wurde. Diese „Unterabteilung" war wiederum entsprechend den verschiedenen Aufgabengebieten aufgeteilt. Dies waren:

1. Nordatlantik.
2. Südatlantik.
3. Mittelmeer.
4. Skandinavien.
5./6. Deutsche Angriffe auf Konvois, Berichte, Bearbeitung eingehender Verbesserungsvorschläge von Offizieren für die Führung der Geleitzüge, Aufstellung und Herausgabe von allgemeinen Schiffsbefehlen, Ausarbeitung schematischer taktischer Darstellungen der möglichen Angriffsfälle, Zusammenstellung von allgemeinen Befehlen für die Geleitzüge.
7. Maschinenstörungen und Reparaturen von Fahrzeugen, technische Überwachung der Kreuzer und Hilfskreuzer, die im Konvoidienst verwendet wurden.

Der Organisationsleiter für Geleitzüge mußte dauernd in enger persönlicher Fühlung mit der oben erwähnten Seekartenstelle, dem Schiffahrtsministerium und mit den einzelnen oben erwähnten Untergruppen seiner „Convoy Section" stehen.

„Director of Mercantile Movements". Gegen Ende September 1917 — also drei Monate nach der Bildung der eben erwähnten „Convoy Section" — wurde diese „Abteilung für Handelsschiffsbewegungen" aufgestellt. In ihr gingen Teile der „Abteilung für Handel" des Admiralstabes sowie die bisherige „Convoy Section", welch letztere dem Gehilfen des Admiralstabs-

chefs direkt unterstellt gewesen war, auf. Der Leiter der neuen Dienststelle war gleichfalls dem Gehilfen des Admiralstabschefs untergeordnet und von jetzt ab gleichzeitig Vorgesetzter des „Organisationsleiters für Geleitzüge".

Verbindungs-Offiziere. Der französische Verbindungs-Offizier wurde zum Dienst im Kartensaal herangezogen, während der amerikanische täglich die Konvoi-Unterabteilung im Admiralstab besuchte. Durch diese beiden Seeoffiziere wurde eine sehr enge Verbindung und die nötige Zusammenarbeit mit der französischen und amerikanischen Marine aufrecht erhalten und die Zusammenarbeit mit den Geleitverbänden unserer Alliierten sichergestellt. Außerdem wurde der gesamte Nachrichtenverkehr mit den französischen oder amerikanischen Marinestellen in Paris, Brest oder Washington über diese Verbindungs-Offiziere geleitet.

Der Vertreter der Handelsmarine beim „Unterausschuß für Konvois". Hierzu wurde ein besonders ausgesuchter Handelsschiffskapitän ernannt. Er erhielt den Titel: „Marine Superintendent". Seine Dienste waren uns außerordentlich wertvoll, und zwar nicht nur, weil er eine Art Verbindungs-Offizier mit den britischen Handelsschiffskapitänen war, sondern weil er seine Kenntnisse und Erfahrungen auch für das Aufstellen der allgemeinen Befehle für die Geleitzüge zur Verfügung stellen konnte. Außerdem wurde er mit vielen anderen ähnlichen Angelegenheit befaßt.

Das Schiffahrtsministerium und die Konvois. Die Einführung der Geleitzüge fiel mit der Errichtung des Schiffahrtsministeriums zusammen, also mit der damit verbundenen zentralen Kontrolle über die gesamte britische Handelsschiffahrt.

Die Geschichte der Entstehung dieses Schiffahrtsministeriums ist folgende:

Sir Joseph Maclay (der jetzige Lord Maclay) war am 9. Dezember 1916 zum „Beauftragten für die Seeschiffahrt" (Shipping Controller) ernannt worden, er verfügte jedoch bis Mitte Januar 1917 über keine besondere Beamtenschaft. Gegen Ende dieses Monats beantragte Sir Joseph, daß nach seinen Vorschlägen ein verantwortlicher Arbeits- und Tätigkeitsbereich für ein neu zu errichtendes Schiffahrtsministerium geschaffen werden sollte.

Diesem sollten der Handelsschiffsbau, die Verteilung des Schiffsraums für die verschiedenen Seetransportaufgaben, die Kontrolle über die technischen Einrichtungen der Lade- und Löschhäfen sowie die Leitung über die in Regierungscharter fahrenden Handelsdampfer übertragen werden.

Im Februar ging die Seetransportabteilung der Admiralität im Schiffahrtsministerium auf, wobei allerdings ihr bisheriger Leiter der Admiralität gegenüber verantwortlich blieb, soweit es sich bei seiner Tätigkeit um reine Marineangelegenheiten handelte.

Im April 1917 war der Aufbau des neuen Ministeriums praktisch vollendet. Mr. Norman Leslie wurde gleichzeitig zum obersten Leiter der Konvoiabteilung in dieser Behörde ernannt.

Das neue Ministerium beaufsichtigte den Ausnutzungsgrad, die Ladungen, das Bunkern und die Verwendung der Tonnage. Die britische Admiralität kontrollierte bei fortschreitendem Ausbau des Geleitzugsystems nur noch die eigentlichen Schiffsbewegungen. Die Organisation der Handelsschiffahrt wurde im Schiffahrtsministerium durch eine besondere „Convoy Branch" übernommen, und der Vorstand derselben war gleichzeitig Verbindungs-Offizier zu der „Convoy Section" der Admiralität. Gleichzeitig war er Mitglied des „Konvoiausschusses" (Convoy Committee) und hat in dieser Eigenschaft die nötigen statistischen Unterlagen ausgearbeitet, um die Zahl der Dampfer zu berechnen, welche auf jedem der verschiedenen überseeischen Verkehrswege in Geleitzügen zusammenzufassen waren.

Von Beginn 1917 an wurde im Schiffahrtsministerium eine Kartothek geführt, welche sämtliche vertraulichen Nachrichten auswertete, die dort laufend von dem heimischen und überseeischen Häfen eingingen. Auf diese Weise waren wir in der Lage, über einen ausführlichen Meldedienst für die gesamte Handelsschiffahrt zu verfügen, welche der privaten Friedensorganisation von „Lloyd's" gleichwertig war. Dieses täglich auf dem laufenden gehaltene Kartenverzeichnis ermöglichte es der „Convoy Branch" die Verteilung der Tonnage in jedem gewünschten Augenblick auf Grund genauer Unterlagen zu beurteilen. Infolgedessen konnte es stets für zuverlässige Schlüsse herangezogen werden, sobald aus irgendwelchen Gründen ein Wechsel im bisherigen Geleitzugsystem not-

wendig war oder im Interesse der Kriegs- oder Handelsmarine gewünscht wurde.

Zentrale Leitung von London aus. Hierdurch wurde die enge Fühlungnahme zwischen Schiffahrtsministerium und Admiralität sichergestellt sowie die Vorbedingungen dazu geschaffen, daß die Schiffsbewegungen mit dem Laden, Bunkern und Löschen der Dampfer am günstigsten abgestimmt werden konnten. Bei der Bunkerfrage war besonders zu berücksichtigen, daß die meiste Bunkerkohle nach Übersee mit englischen Dampfern verfrachtet wird. Es kam also z. B. sehr darauf an, daß die nach England zurückfahrenden Schiffe künftig nicht mehr überschüssige Bunkerkohle an Bord hatten, was auch lediglich auf Kosten der übrigen Ladefähigkeit geschehen konnte. Jedenfalls war eine derartige Kontrolle — besonders über die überseeische Bunkerung — der Dampfer für uns eine lebenswichtige Notwendigkeit und mußte genau durchgeführt werden. Dies konnte nur von London aus geschehen.

Lediglich dort waren die notwendigen amtlichen Unterlagen verschiedenster Art sofort erhältlich, insbesondere über Zustand und Ausnutzung der Häfen, über die vorliegenden Ladungen, die augenblickliche Behandlung der Neutralen und schließlich über etwaige feindliche Schiffsbewegungen. Die verantwortlichen Sachbearbeiter des Schiffahrtsministeriums und der Admiralität konnten sich jederzeit durch eine einfache Fernsprechverbindung über die verschiedenen sofort zu treffenden Entscheidungen verständigen. Sie konnten sofort sämtliche Nachrichtenquellen heranziehen, da in London doch alle Fäden zusammenliefen. Aus diesen Gründen wurde dieser Haupthafen des Landes als Zentrale gewählt.

Die Ernennung von Konvoioffizieren für die einzelnen Häfen. Nachdem die Zentralbehörden gebildet waren, handelte es sich zunächst darum, die Organisation weiter auszubauen und Hafenkonvoioffiziere (P. C. O.s) für die Versammlungshäfen in den heimischen Gewässern und über See zu ernennen. Der Anfang hierfür wurde mit Hampton Roads gemacht, es folgten dann die entsprechenden Dienststellen für Sydney (Kap Breton), New York, Halifax und später im Jahre 1918 für Quebec, Gibraltar, Dakar, Sierra Leone, außerdem zu Beginn 1918 für Rio de Janeiro. In Großbritannien wurden Konvoioffi-

ziere für Lamlash, Devonport, Falmouth, Milford und später Liverpool und London ernannt.

Die Durchführung des Geleitzugsystems in den einzelnen Handelshäfen. 1917 bestand unsererseits bereits eine gewisse Organisation in den heimischen und überseeischen Handelshäfen, und zwar waren die örtlichen Nachrichtenoffiziere für die Handelsschiffahrt, die Konsuln oder Marine-Vize-Konsuln ermächtigt, für den Handelsschiffsverkehr gewisse Dampferwege vorzuschreiben. Dadurch wurde es für uns sehr vereinfacht, als wir nun der Seeschiffahrt Befehle zum Dampfen nach den verschiedenen Versammlungshäfen zugehen lassen mußten. Die einzelnen Schiffe erhielten jetzt lediglich den Befehl, irgend einen bestimmten Hafen „für Orders" anzulaufen. Infolgedessen gelang es uns auch, die Einführung des Geleitzugsystems so lange wie möglich geheimzuhalten.

Abgesehen von einer genauen Kontrolle der Handelsschiffahrt hing die Einführung des atlantischen Konvoisystems von der Bereitstellung des Zerstörergeleits ab. Eine allmähliche Erweiterung bzw. die allgemeine Durchführung eines Geleitzugszwanges konnte nur im Tempo der Aufstellung dieser Verbände erfolgen. Der Konvoiausschuß hatte sich bekanntlich dafür entschieden, einen Konvoifahrplan mit achttägigen Abfahrten vorzuschlagen.

Acht Tage waren aus dem Grunde als Zwischenraum gewählt worden, weil wir der Ansicht waren, daß soviel Zeit zum mindesten erforderlich sei, wenn man erreichen wollte, daß der nachfolgende Geleitzug aus dem gleichen Abgangshafen wieder von ein und demselben Zerstörergeleit aufgenommen werden sollte. Daher kam beispielsweise der Ostküstenkonvoi von Hampton Roads zunächst jeden achten Tag vor dem Sperrgebiet an und wurde dort von der Devonport-Geleitflottille, welche hierfür abgeteilt war, abgeholt. In ähnlicher Weise wurden die Dampfer von Hampton Roads nach der britischen Westküste, die im Verband nördlich um Irland herumgeleitet wurden, alle acht Tage durch die Buncrana-Geleitflottille aufgenommen. Im allgemeinen bemaßen wir die zahlenmäßige Stärke der Sicherungsstreitkräfte im Sperrgebiet entsprechend den Vorschlägen des Konvoiausschusses auf sechs Einheiten, wobei eine durchschnittliche Dampferzahl

von 20 Schiffen vorausgesetzt war. Um jedoch im Anfang ganz sicher zu gehen, wurden für die ersten einlaufenden nordatlantischen Geleitzüge stets acht Fahrzeuge abgeteilt. Als wir später mehr praktische Erfahrung gewonnen hatten, war das Zahlenverhältnis in Abhängigkeit von der jeweiligen Schiffszahl folgendes:

Für 22 Dampfer je Geleitzug	8 Zerstörer
Bei einer Dampferzahl zwischen 16 und 22 . . .	7 „
Weniger als 16 Dampfer	6 „

Eine Ausnahme bildeten die Geleitzüge der großen Truppentransporter, bei denen die Zerstörerzahl beträchtlich verstärkt wurde, um für den Fall einer Torpedierung möglichst viele Menschen retten zu können.

Der Konvoiausschuß empfahl, für ausgehende und einlaufende Geleitzüge jedesmal ein besonderes Zerstörergeleit vorzusehen, sobald genügend leichte Seestreitkräfte zur Verfügung stünden. Hierdurch würde die Organisation erheblich vereinfacht und die Tätigkeit der Geleitboote sehr erleichtert werden. Aber es gelang uns niemals, dieses natürlich an sich erstrebenswerte Ziel zu erreichen, und die Folge war, daß bei Einrichtung der ausgehenden Geleitzüge jeder Zerstörerverband alle acht Tage einen Konvoi auslaufend und einen einlaufend sichern mußte. Dies bedeutete natürlich für Führer und Besatzungen der Zerstörer ganz außerordentliche Anstrengungen, weil die Hafenzeiten sehr kurz ausfielen. Während der Winterszeit wurde auch das Schiffsmaterial erheblich mitgenommen.

Diese Notlösung, wobei dieselben Fahrzeuge zunächst einen auslaufenden Dampferverband begleiten mußten, bevor sie denselben Dienst bei einem einlaufenden Konvoi übernahmen, setzte eine außerordentlich sorgfältige Berechnung der Abfahrtszeiten voraus, insbesondere zu solchen Jahreszeiten, in denen Nebel oder Schlechtwetter vorherrschend war.

Der allgemeine Dienstplan, welcher für die Geleitzerstörer zum Zeitpunkt des Abschlusses des Waffenstillstands im November 1918 gültig war, wird wegen allgemeinen Interesses hier in Folgendem kurz beschrieben:

a) Queenstown stellte alle acht Tage ein amerikanisches Zerstörergeleit, um abwechselnd die H. H.- (heimkehrend von Hamp-

ton Roads)*) Konvois nach der Ostküste und die H. S.- (heimkehrend von Sydney C. B.) Ostküstengruppe abzuholen. Diese Sicherung fuhr mit dem einlaufenden Verband bis zum Längengrad 5 Grad West mit, woselbst die Ablösung durch die Geleitflottille von Devonport erfolgte. Das bisherige Geleit übernahm dann die Begleitung von Dampfern nach den französischen Biskayahäfen oder Brest, worauf die Rückkehr nach Queenstown erfolgte.

Außerdem mußte Queenstown alle acht Tage amerikanische Zerstörer hinausschicken, welche abwechselnd einen Heimkonvoi von Kanada („H. C.-Convoy") für Truppentransporter von mittlerer Geschwindigkeit nach der englischen Westküste und einen Heimkonvoi aus dem Fernen Osten („H. E.-Convoy" = Homeward Eastern) abholen mußten, welch letzterer aus dem Mittelmeer kam. Infolgedessen war es notwendig, daß die Ankunftszeiten dieser „H. C."- und der „H. E."-Geleitzüge um 16 Tage auseinandergelegt wurden. In beiden Fällen mußten die Zerstörer die Dampfer bis nach Liverpool bringen und dann ausgehende Geleitzüge von Liverpool nach Süden sichern (O. L. Convoys: Outward/Liverpool). Alle 16 Tage ging gemeinsam mit dem „O. L.-" ein „O. E."-Konvoi von Liverpool ab, welch letzterer nach dem Fernen Osten durch das Mittelmeer fuhr. Solange beide Dampfergruppen zusammen fuhren, wurden sie auch gemeinsam gesichert.

b) Devonport stellte die Ablösung für die Zerstörer bei den oben erwähnten „H. H."- und „H. S."-Geleitzügen nach der britischen Ostküste. Außerdem nahm die Devonport-Geleitflottille alle acht Tage den Heimat-Geleitzug von New York nach der britischen Ostküste auf (H. N./East Coast Convoy) dessen Ankunft alle acht Tage erfolgte. Bei dieser Gelegenheit sicherten diese Streitkräfte einen auslaufenden Dampferverband (O. D.-Convoy).

Ferner übernahm Devonport alle 16 Tage den beschleunigten „H. C."-Geleitzug (Home/Canada) nach der englischen Ostküste. Dieser mußte bis auf die Höhe von Folkestone gebracht und von dort rückkehrend ein ausgehender O. C.-(Outward/Canada) Konvoi

*) Beim ersten Buchstaben in der abgekürzten Bezeichnung für die Geleitzüge bedeutet H. = homeward (heimkehrend) und O. = outward (auslaufend). Der zweite Buchstabe kennzeichnet den Abgangs- oder Bestimmungshafen.

Geleitzugorganisation in Großbritannien

gesichert werden. Weil bei dieser Handelsschutzaufgabe der ganze Englische Kanal zweimal passiert werden mußte, konnte dieselbe nur im Abstand von 16 Tagen durchgeführt werden.

Die Devonport-Flottille mußte weiterhin alle acht Tage U-Bootsabwehr bei den von Sierra Leone einlaufenden Dampfern (H. L.-Convoys) fahren. Die dafür abgeteilten Fahrzeuge mußten beim Auslaufen nach dem befohlenen Treffpunkt auch einen Verband von Handelsschiffen in Richtung Dakar begleiten. Es war notwendig, die Heimkonvois von Sierra Leone (H. L.) und New York (H. N.) fahrplanmäßig um etwa vier Tage auseinanderzulegen, um den in Verbindung damit auslaufenden Geleitzugverkehr von Devonport besser zu verteilen.

Aus dem Vorstehenden geht hervor, daß Devonport vier verschiedene Sicherungsverbände aufstellen mußte.

c) Buncrana mußte planmäßig alle acht Tage abwechselnd Heimkonvois von Hampton Roads (H. H.) und Sydney/Kap Breton (H. S.) nach unserer Westküste übernehmen. Auf dem Marsch zum Treffpunkt mußten die Zerstörer von Lamlash aus Dampfer nach dem Nord- und Südatlantik (O. B.-Convoys) sichern. In erster Linie hatte der dortige Seebefehlshaber alle acht Tage die Zerstörer für den Schutz der Verbände schneller Truppentransporter aus New York (H. X.-Convoys) bereitzustellen. Diese Boote fuhren bis Liverpool mit, bunkerten dort und gingen am folgenden Tage mit Dampfern aus den früher angekommenen H. X.-Geleitzügen (O. L. X.-Convoy) wieder westwärts in See. Diese Schiffe nahmen den Kurs nördlich um Irland herum, und die Begleitboote gingen nach Ausführung ihres Befehls nach Buncrana zurück, um sich dort für ihren nächsten H. X.-Törn klarzuhalten.

d) Falmouth mußte alle acht Tage zwei Zerstörer oder Kanonenboote nebst etwa 10 Fischdampfern für den Heimkonvoi (H. G.) von Gibraltar nach der britischen Westküste stellen. Beim Anmarsch zur Abholungsstelle fuhren sie mit einem O. F.-Konvoi, welcher nach Gibraltar auslief.

e) Milford fiel die Aufgabe zu, einen ähnlich wie bei der Falmouth-Flottille zusammengesetzten Verband alle acht Tage zum Empfang eines von Gibraltar nach der britischen Westküste heim-

kehrenden Geleitzuges hinauszuschicken. Bei dieser Gelegenheit wurde ein O. M.-Konvoi, der über Gibraltar nach dem Mittelmeer ging, gesichert. Milford bediente auch alle vier Tage die von Dakar einlaufenden Dampfer (H. D.: Homeward/Dakar-Convoy) und zwar mit einem gleichartig zusammengesetzten Fischdampfergeleit. Hierbei wurde zwischendurch ein weiterer O. M.-Konvoi in Richtung Gibraltar mit in See genommen. Damit diese O. M.-Abfahrten gleichmäßig in viertägigem Abstand erfolgen konnten, mußte der Heimkonvoi aus Dakar planmäßig etwa vier Tage nach den von Gibraltar einlaufenden Schiffen (H. G. West Coast-Convoy) eintreffen. Die letzteren Geleitzüge mußten außerdem mit einem viertägigen Zwischenraum abwechselnd nach unserer West- und Ostküste von Gibraltar gestartet werden.

f) Gelegentliche Sonderregelungen. Von Fall zu Fall konnte außerhalb der vorerwähnten festen Regelung auf Portsmouth zurückgegriffen werden, wenn dies notwendig war. Insbesondere wurden die dort stationierten „P"-Boote (kleinere Zerstörer) öfter eingesetzt, um den Devonportverband bei Spithead abzulösen und die dazugehörigen Handelsdampfer je nach den neuesten vorliegenden U-Bootsmeldungen nach Beachy Head oder bis Folkestone zu geleiten. Milford stellte fernerhin bei Bedarf eine Ablösung im Bristol-Kanal zur Sicherung in Richtung Liverpool und nach dem Clyde.

Für die direkten Geleitzüge von New York nach den Biscaya-Häfen (H. B.-Convoys) kamen die amerikanischen Zerstörer von Brest in Frage. Die französische Marine half auch hin und wieder mit Fahrzeugen aus, sobald von den nach unserer Ostküste bestimmten Geleitzügen Dampfer nach französischen Biscayaplätzen detachiert wurden. Im allgemeinen aber — zuletzt auch bei den H. H.- (Hampton Roads heimkehrend) und H. S.- (Heimatgeleitzug von Sydney C. B.) Konvois — wurden Schiffe mit französischen Bestimmungshäfen vom Queenstown-Geleit nach Brest gebracht, sobald die übrigen Schiffe von der Devonport-Flottille übernommen waren.

g) Örtlicher Kriegsschiffsschutz für die Geleitzüge beim Anmarsch über den Ozean. Gemäß Bericht des Konvoiausschusses wurde angenommen, daß im ganzen 52 Kreu-

zer oder Schiffe ähnlichen Typs zur Sicherung im Nordatlantik benötigt würden. Von britischer Seite konnten im Augenblick jedoch nur 12 Panzerkreuzer oder Geschützte Kreuzer zur Verfügung gestellt werden. Die Führerschiffe, welche zuerst im Nordatlantik für die einlaufenden Geleitzüge abgeteilt wurden, waren Geschützte Kreuzer (protected cruisers). Sie wurden jedoch bald darauf durch die Zuteilung von besonders für diesen Zweck neu in Dienst gestellten Geleitschiffen (commissioned escort ships) sowie durch große Hilfskreuzer vom 10. Kreuzergeschwader verstärkt. Der Eintritt der Vereinigten Staaten in den Weltkrieg und die infolgedessen möglich gewordene strenge Überwachung der amerikanischen Ausfuhr durch schwarze Listen und Beschlagnahmen ermöglichte es uns allmählich, die Schiffszahl des 10. Kreuzergeschwaders zu verringern und schließlich dasselbe ganz aufzulösen. Die von New York selbst abgehenden Konvois wurden durch amerikanische Geschützte Kreuzer geführt.

Für die Geleitzüge vom Südatlantik wurde auf die Hilfskreuzer unserer westafrikanischen Station (9. Kreuzergeschwader) sowie auf einzelne Schiffe des 10. Kreuzergeschwaders zurückgegriffen.

Bei den Gibraltar-Konvois wurden zunächst U-Bootsfallen („Q"-ships) eingesetzt, aber bald darauf wurden auch zwei amerikanische Leichte Kreuzer und verschiedene amerikanische Küstenwachschiffe hierfür verfügbar und zur Begleitung der ein- und auslaufenden Gibraltar-Geleitzüge bestimmt. Im Jahre 1918 kamen noch zwei britische Leichte Kreuzer hinzu. In Ausnahmefällen hatte der über Gibraltar nach Osten auslaufende Geleitzug im freien Ozean keine Kriegsschiffsdeckung, oder er wurde nach Verlassen des U-Bootssperrgebietes nur durch ein Kanonenboot begleitet.

h) Allgemeiner Schutz gegen Angriffsmöglichkeit durch Überwasserkriegsschiffe. Die Sicherung der atlantischen und skandinavischen Geleitzüge gegen evtl. ausbrechende deutsche Handelszerstörer aller Art war Aufgabe des Oberbefehlshabers der britischen Großen Flotte. Sobald wir mit dem Konvoisystem im Atlantik begonnen hatten, wurde der Flottenchef laufend darüber ins Bild gesetzt und erhielt eine Ausfertigung der geheimen

Wegekarten. Die Abfahrtszeiten der Konvois und ihr Anmarschweg wurden ihm jedesmal telegrafisch oder brieflich bekanntgegeben.

Sir David Beatty wurden auch die Schnittpunkte mitgeteilt, an denen die einlaufenden Geleitzüge gewisse Längengrade passieren sollten, wodurch er in den Stand gesetzt wurde, sich selbständig ein ungefähres Bild über ihre augenblickliche Position zu machen. Natürlich gaben wir ihm stets auch die Abfahrts- und Ankunftszeiten des Zerstörergeleits an den verschiedenen Aufnahmepunkten sowie die genaue Lage der letzteren an.

Im Jahre 1918 befürchteten wir natürlich, daß wegen der zahlreichen großen Truppentransporte von Amerika deutscherseits die Schlachtkreuzer zum Angriff auf diese militärisch so wichtigen Geleitzüge angesetzt werden würden. Infolgedessen sahen wir eine zusätzliche Deckung durch Schlachtschiffe des Dreadnought-Typs vor. Im September 1918 waren drei amerikanische große Schlachtschiffe für diese Aufgabe in Berehaven eingetroffen, während weitere Großkampfschiffe in den atlantischen Häfen der USA. für diesen Zweck verfügbar blieben.

Schlagadern des britischen Seehandels und die Ölzufuhr

Kabinett drückt auf Verbesserung des Konvoifahrplanes / 38 % der Flottenzerstörer für Handelsschutzaufgaben / 29 % in Reparatur / Inhalt einer neuen Denkschrift vom September 1917 / Auswertung bisheriger Geleitzugserfahrungen / Septemberfahrplan der Atlantikkonvois / Auftreten eines deutschen U-Kreuzers führt zur Einrichtung westafrikanischer Geleitzüge / Schiffsverluste im Mittelmeer erfordern strategische Maßnahmen / Fahrplanentwurf für 10 Konvoiwege im Mittelmeer / Septemberbericht über Skandinavienverkehr / Die 4 Konvoistraßen nach Nordfrankreich / Monatlich 1,6 Millionen Tonnen Bunkerkohle für französische Marine / Das schwierige Problem der Ölzufuhr für die britische Flotte / Hilfsöltransport in Doppelböden / Unzureichende Ölreserven.

Nachdem wir einmal einen Anfang gemacht hatten, waren wir dauernd bemüht, einen immer größeren Hundertsatz unseres Seeverkehrs unter Konvoi zu bringen. Und zwar aus zwei Gründen: Erstens waren die Versuchsgeleitzüge ohne Schiffsverlust davongekommen, und zweitens hatte der übrige einzelfahrende Seeverkehr natürlich immer weniger Sicherungsfahrzeuge zur Verfügung, weil der größte Teil derselben bei den Konvois eingesetzt wurde. Die U-Bootsabwehr und Geleitzugorganisation der Admiralität taten jedenfalls in dieser Richtung ihr möglichstes. Außerdem war es erklärlich — wenn auch überflüssig —, daß das Kriegskabinett von sich aus in dieser Richtung ständig einen Druck auf die britische Admiralität auszuüben suchte.

So wurde beispielsweise im Juli 1917 an diese Behörde vom britischen Kabinett ein formelles Ersuchen gerichtet, darüber Erwägungen anzustellen, ob sich durch eine Neuverteilung der z. Zt. verfügbaren leichten Seestreitkräfte nicht erreichen ließ, daß der Konvoifahrplan anders geregelt und die Zerstörer für tägliche Abholung eines eingehenden Geleitzuges bereitgestellt werden könnten. Es stellte sich aber bei der Nachprüfung heraus, daß wir augenblicklich dafür noch 33 Fahrzeuge zu wenig hatten. Daraufhin

schlug das Kabinett vor, daß die Konvoisicherung jedesmal zahlenmäßig etwas herabgesetzt werden sollte. Damals wurden etwa 50% unserer überseeischen Einfuhr in Geleitzügen abgewickelt, und 44 Zerstörer — darunter 11 amerikanische — sowie 22 Kanonenboote standen im ganzen für Sicherungs- und Bewachungszwecke zur Verfügung.

Ich hatte diese Möglichkeit bereits sehr genau untersucht. Eine weitere Verringerung der auch jetzt noch verhältnismäßig schwachen Handelsschutzverbände schien mir zu gefährlich zu sein. Um das Kabinett in diesem Sinne zu unterrichten, wurde über die augenblickliche Verwendung unserer gesamten Zerstörerstreitkräfte eine Denkschrift ausgearbeitet. In derselben wurde betont, daß mit Ausnahme eines Bruchteiles der 100 Zerstörer und Flottillenführer bei der Großen Flotte und der wenigen Boote bei den Harwich- und Dover-Seestreitkräften sowie der vier Zerstörer, welche unbedingt dafür benötigt wurden, um laufend gegen die deutschen U-Boote auf ihren Auslaufkursen Minensperren zu werfen, unsere sämtlichen Zerstörer und Kanonenboote bereits für den Handelsschutz Verwendung fanden. Entweder sicherten sie im Englischen Kanal militärische Transporter, Hospitalschiffe, Dampfer mit Nachschub und Munition für unsere Front in Nordfrankreich, oder sie wurden an der britischen Ostküste für Geleitzugzwecke und Bewachungsdienst verwendet. Es wurde hervorgehoben, daß die einzigen Kommandostellen, denen wir theoretisch noch weitere Boote wegnehmen konnten, die Große Flotte sowie unsere Harwich- und Doverflottillen waren, daß es aber andererseits praktisch vollkommen unmöglich sei, diese noch weiter zu schwächen.

Die Verwendung der 100 Flottenzerstörer war im Augenblick derartig, daß 38 derselben für den direkten Handelsschutz eingesetzt waren, nämlich:

Handelsschutz zwischen Aberdeen und dem Norden . . .	4
Sicherung des Seeverkehrs nach Skandinavien	7
Handelsschutz längs der Westküste der Shetlands	2
Handelsschutz an der Nordküste von Irland sowie an der Südwestküste von Irland	11
Sicherungsfahren bei Tankdampfern	6

Aufklärungsdienst an der norwegischen Küste, um etwaige deutsche Handelszerstörer abzufangen 4

Auf anscheinend erfolgreicher U-Bootsjagd gegen ein deutsches U-Boot zwischen Lerwick und Norwegen 4

Insgesamt: 38

Die z. Zt. nicht direkt für den Handelsschutz eingesetzten Boote waren folgendermaßen beschäftigt:

Auf Minenunternehmung gegen die deutschen Auslaufwege für U-Boote 2

Auf Vorposten gegen Unternehmungen feindlicher U-Boote und Minenleger vor unseren Hauptstützpunkten . . . 6

Auf Reichs- oder Privatwerften zur Instandsetzung . . . 17

Bei Kesselreinigung oder kleineren Überholungsarbeiten an anderen Küstenplätzen 12

In den obigen Aufstellungen sind demnach bereits 75 Boote von den verfügbaren 100 enthalten. Außerdem kamen noch neun Flottillenführer hinzu. Wenn die Große Flotte also zu einer Seeschlacht mit der deutschen Hochseeflotte auslaufen wollte, konnten wir unter den augenblicklichen Umständen nicht auf mehr als etwa 40 Zerstörer — von denen noch einige auch nicht sofort auslaufbereit waren — und neun Flottillenführer mit Sicherheit rechnen. Diese Zahl war aber bestimmt noch nicht einmal hinreichend, um wenigstens in ausreichender Stärke bei den Großkampfschiffen des Flottenverbandes U-Bootssicherung zu fahren. Infolgedessen konnten wir keinesfalls der Großen Flotte noch mehr Zerstörer entziehen, falls wir nicht jedesmal auf das Inseegehen eines großen Teiles derselben verzichten wollten.

In diesem Zusammenhang möchte ich daran erinnern, daß Admiral Sims auf Seite 37 seines Kriegsbuches ausdrücklich die Kritik erwähnt, welche vielfach in den Vereinigten Staaten an der Tatsache geübt wurde, daß wir bei der augenblicklichen Seekriegslage noch 100 Zerstörer im Verbande der Großen Flotte beließen und sie nicht hauptsächlich für U-Bootsabwehr- und Geleitzugzwecke verwendeten. Bei dieser Gelegenheit unterstreicht er ausdrücklich seine Ansicht, daß ein Zusammenbruch (disaster) der briti-

schen Großen Flotte für uns den Verlust des Krieges bedeutet hätte — was übrigens auch die Ansicht jedes britischen Seeoffiziers war.

Während des ganzen Jahres 1917 mußte ich dauernd darauf bedacht sein, unserem Ersten Minister die Tatsache klar zu machen, daß die Sache der Alliierten mit der Großen Flotte und den Seestreitkräften von Harwich und Dover stünde und fiele, und daß diese wenigstens unbedingt stark genug bleiben müßten, um die „Seeherrschaft über Wasser" aufrecht zu erhalten.

Bei unserer Dover-Flottille waren die modernen Zerstörer die einzigen, welche niemals direkt zu Handelsschutzzwecken eingesetzt wurden. Wenn diese jedoch zahlenmäßig verringert würden, so wäre es praktisch unmöglich, die Hauptaufgaben des Verbandes weiter zu erfüllen. Letztere bestanden in ständigem Wachdienst an der Dowersperre und der Sicherung unseres Handelsverkehrs gegen die deutschen Zerstörer, welche von Zeebrügge und Ostende aus eine eine ständige Bedrohung desselben darstellten. Jede zahlenmäßige Schwächung konnte gerade hier an unserer verwundbarsten Stelle die schwersten Folgen haben.

Die Zerstörer unserer Seestreitkräfte in Harwich wurden wenigstens einmal wöchentlich — und manchmal noch öfter — lediglich für das Geleit unseres Dampferverkehrs mit Holland eingesetzt. Außerdem wurde die Hälfte der Boote gebraucht, um die Dover-Flottille während der mondlosen Periode regelmäßig in jedem Monat zu verstärken. Ferner wurden sie häufig bei nächtlichen Minenunternehmungen gegen die Deutsche Bucht als Bedeckung herangezogen, weiterhin zur Abwehr deutscher Zerstörerangriffe gegen den Schiffsverkehr längs der Küste und die örtlichen Bewachungs- und Minensuchstreitkräfte vor unserer Südostküste sowie schließlich zum Gegenangriff auf die deutschen leichten Seestreitkräfte von Ostende und Zeebrügge, wenn diese sich nicht in Richtung auf die Doverstraße, sondern nach Norden betätigten.

Rückblick auf die Lage des Seehandels im September 1917.

Im September 1917 wurde eine weitere Denkschrift über unser Konvoisystem verfaßt, um seinen augenblicklichen Stand aufzuzeigen. In ihr wurde ausgeführt, daß während der vorher-

gehenden drei Monate in der Entwicklung gute Fortschritte gemacht und in bezug auf Organisation, Fahren und seemännische Führung derartiger Geleitzüge wertvolle Erfahrungen gesammelt worden seien. Besonders wurde darauf hingewiesen, wie sehr hierfür eine bis ins einzelne durchgearbeitete Organisation Voraussetzung sei. Im einzelnen wurden unter anderem folgende Punkte darin besonders behandelt:

Auswahl und Organisation der Versammlungshäfen.

Hierbei war nicht nur auf die geografische Lage der betreffenden Häfen Rücksicht genommen worden, sondern auch darauf, daß diese in der Lage waren, über sicheren Ankergrund für eine große Anzahl von Schiffen zu verfügen.

Die Dienstregelung in den Konvoistützpunkten.

Die Aufgaben der örtlichen Stäbe in den verschiedenen Häfen wurden genau umrissen. Außerdem wurde die dienstliche Bedeutung der Kommandanten der Geleitkreuzer nachdrücklich hervorgehoben. Es war u. a. weiterhin unbedingt notwendig, daß ein mit der Führung beauftragtes Kriegsschiff einige Tage vor der Abfahrtszeit seiner Gruppe im Versammlungshafen eintraf, damit der Kommandant in persönlicher Rücksprache die unterstellten Handelsschiffskapitäne unterrichten und ihnen die augenblicklich geltenden Dienstbefehle erklären konnte.

Marschformation der Geleitzüge.

In dieser Hinsicht hatte uns die Kriegserfahrung gelehrt, daß der Schutz gegen U-Bootsangriffe umso wirksamer war, je breiter in Dwarsrichtung die Marschformation gewählt wurde. Außerdem hatte es sich herausgestellt, daß die Handelsschiffe viel leichter nebeneinander und querab auf Position fahren konnten als in Kiellinie hintereinander.

Größe und Marschgeschwindigkeit der Dampferverbände.

Hierzu führten wir aus, daß unserer Ansicht nach jeweils eine zahlenmäßige Stärke von 20 Dampfern am bequemsten und hand-

lichſten ſei, insbeſondere weil der Signalverkehr bei größerer Schiffszahl zu ſchwierig wurde. In bezug auf die Marſchgeſchwindigkeit unterſchieden wir zwei Klaſſen von Konvois, nämlich ſolche unter 12½ Knoten und ſolche zwiſchen 12½ und 16 Knoten.

Signalweſen.

Beſonders hervorgehoben wurde die große Bedeutung eines ſicheren und ſchnellen Signalverkehrs mit Flaggen und durch drahtloſe Telegrafie. Ein ſicherer F. T.-Verkehr über große Entfernungen ſei für eine genaue ſtrategiſche Kontrolle der Geleitzüge von äußerſter Wichtigkeit, insbeſondere deswegen, weil er die Vorausſetzung war, um durch rechtzeitige Umleitung etwa gemeldeten deutſchen U-Booten auszuweichen, und ebenſo um genau über ihre augenblicklichen Standorte im Bilde zu ſein, ſo daß die fahrplanmäßige Abfahrt der Handelsſchutzflottille zur Aufnahmeſtelle je nach den Umſtänden beſchleunigt oder verzögert werden konnte.

Im großen und ganzen könne man ſagen, daß im Prinzip das Geleitzugverfahren ſich bereits bewährt habe. Ein gewiſſes Bedenken beſtände jedoch in der Hinſicht, daß während der kommenden Wintermonate mit zahlreichen Schlechtwetterperioden zu rechnen ſei, und bereits Erfahrungen über die außerordentliche Schwierigkeit im Zuſammenhalten einer großen Anzahl von Handelsdampfern bei ſtürmiſchem Wetter vorlägen. Es ſei daher noch nicht ſicher, ob ſich während der Wintermonate das Konvoiſyſtem genau ſo bewähren würde wie im beſonders günſtigen Monat September, insbeſondere für den auslaufenden Seeverkehr von Großbritannien, da bei dieſem mit einem verhältnismäßig großen Hundertſatz von leicht beladenen und Ballaſtſchiffen zu rechnen war. Letzteres bedeutete natürlich, rein ſeemänniſch geſehen, eine erhebliche Erſchwerung für das Fahren im Verbande bei Sturm und Seegang.

Die folgende Aufſtellung iſt dieſem amtlichen Bericht entnommen und zeigt den im September 1917 erreichten Stand bei den atlantiſchen Konvois:

Küstengebiet	Versammlungshafen	Höchstgeschwindigkeit (Knoten)	Fahrplanmäßige Abfahrten
Canada	Sydney, C.B.	8½—12½	alle 8 Tage
Portland (M), Boston, New York	New York	8½—12½	alle 8 Tage
Philadelphia und Häfen südlich bis Colon, einschl. Golf und Westindien	Hampton Roads	8½—12½	alle 4 Tage
Nördliches Nordamerika	Halifax	12½ u. darüber	alle 8 Tage
Brasilien, Argentinien und Ostasien (Eastern ports)	Dakar	8½—11½	alle 8 Tage
Brasilien, Argentinien und Ostasien (Eastern ports)	Sierra Leone	11½ u. darüber	alle 8 Tage
Mittelmeer und Huelva	Gibraltar	über 7	alle 4 Tage

Bestimmt nach	Normal-Dampferzahl	Zahl der Geleitverbände im Sperrgt.	Zusammensetzung der Geleitverbände	Zahl der mitfahr. Kriegsschiffe	Typ derselben
Ost- und Westküste abwechselnd	18	1	6 Zerstörer 5 Kanonenb.	5	Britische Kreuzer
Ost- und Westküste abwechselnd	18	1	5 Zerstörer 6 Kanonenb.	6	U. S. A. - Kreuzer
Ost- und Westküste abwechselnd	44	2	22 Zerstörer	12	5 britische Kreuzer u. 8 Hilfskriegsschiffe mit 9 cm-Geschützen
Westküste	12	1	11 Zerstörer	5	Hilfskreuzer
Sowohl nach Ost- als auch Westküste	16	1	11 Zerstörer	6	Armierte britische Handelsdampfer
Sowohl nach Ost- als auch Westküst	10	1	11 Zerstörer	5	Armierte britische Handelsdampfer
Ost- und Westküste abwechselnd	34	2	4 Zerstörer 48 Fischdampf.	10	6 Spezialschiffe (Ubootsfallen), 3 Hilfskriegsschiffe 1 Kanonenboot (zeitweilig)

Für die von England abgehenden Geleitzüge gilt folgende Zusammenstellung:

Auslaufende Konvois aus Großbritannien (U. K.) und den französischen Kanalhäfen. — September 1917.

Küstengebiet	Versammlungshafen	Höchstgeschwindigk. sm	Fahrplanmäßige Abfahrten	bestimmt nach	Anzahl der Dampfer
Irische See und Clyde	Lamlash	8½—13	alle 4 Tage	Nord- und Südatlantik	32
Bristol-Kanal . .	Queenstown	8½—13	alle 4 Tage	Nord- und Südatlantik	24
Ostküste und Kanalhäfen . . .	Plymouth	8½—13	alle 4 Tage	Nord- und Südatlantik	30
Irische See, Clyde u. Bristol-Kanal	Milford Haven	7½—11	alle 4 Tage	Gibraltar und Mittelmeer	48
Ostküste und Kanalhäfen . . .	Falmouth	7½—11	alle 8 Tage	Gibraltar und Mittelmeer	16

Demnach im ganzen alle 8 Tage: 150 Dampfer auslaufend.
Gesamtzahl der Geleitzüge in 8 Tagen: 9.

Bemerkung: Die Handelsschutzflottille sichert bei ihrem Auslaufen nach dem Aufnahmepunkt für einen einlaufenden Dampferverband die von England abgehenden Geleitzüge bis zu einem etwa 400 Seemeilen von der Küste entfernten Standort. Dort werden diese aufgelöst, und die einzelnen Schiffe setzen selbständig ihre Reise fort.

Ein besonderes Zerstörergeleit für die auslaufenden Konvois ließ sich nicht einrichten, weil nicht genügend Zerstörer verfügbar waren. Es wurde daher in dieser Denkschrift betont, daß lediglich die weitere Erfahrung endgültig darüber entscheiden könnte, ob sich im Winter die augenblickliche Regelung durchhalten ließ und dieselbe Flottille einen auslaufenden Geleitzug hinausbringen und eine einlaufende Dampfergruppe aufnehmen könnte. Es war durchaus mit der Möglichkeit zu rechnen, daß infolge schweren Wetters Verspätungen von mehreren Tagen in der Ankunftszeit vorkommen konnten.

Es wurde dann ausdrücklich weiter darauf hingewiesen, daß für den Handelsschutz über den Ozean noch 12 Kreuzer oder Hilfs-

kreuzer benötigt würden, falls für den auslaufenden Seeverkehr der Konvoizwang gleichfalls eingeführt werden sollte.

Weiterhin wurde eine Berechnung über die Zahl der Kriegsschiffe gegeben, welche zur Verfügung gestellt werden mußten, wenn außerdem noch der übrige Seeverkehr (trade) über den Atlantik erfaßt werden sollte. Es handelte sich hierbei um folgende Dampferwege:

a) USA. nach Gibraltar.
b) Südostküste von Südamerika nach Dakar.
c) Kapstadt/Durban nach Dakar.
d) Ostküste Südamerikas nach Gibraltar.

Das Erscheinen eines deutschen U-Kreuzers — U 155 — im dortigen Seegebiet ließ die Einrichtung von Geleitzügen an der westafrikanischen Küste dringlich erscheinen. Unsere Berechnung ergab, daß für den „trade" unter a) alle sechs Tage ein Konvoi benötigt würde. Hierzu brauchten wir eine zusätzliche Handelsschutzflottille in Gibraltar und neun Kriegsschiffe für das Geleit im offenen Ozean.

Der Dampferverkehr unter b) ließ sich bei achttägigen Abfahrten zusammenlegen, wobei acht Konvoiführerschiffe bereitgestellt werden mußten.

Der Schiffsverkehr unter c) konnte mit achttägigen Abfahrtszeiten von Kapstadt sowie acht Kreuzern abgewickelt werden.

Die Handelsschiffe, welche zwischen Südamerika und Gibraltar fuhren, d), konnten sich dem Dakar- oder Sierra Leone-Konvoi anschließen und auf der Höhe von Gibraltar nach diesem Hafen detachiert werden.

Alles in allem wurde am Schluß der Denkschrift festgestellt, daß für einen allgemeinen Konvoizwang im gesamten transatlantischen Verkehr zusätzlich 41 Kreuzer oder Hilfskreuzer und 55 Zerstörer oder Kanonenboote benötigt wurden.

*

Der örtliche Seeverkehr im Mittelmeer.

Gegen Ende Januar 1917 war in London eine Marinekonferenz der Alliierten zusammengetreten, um die Methoden zu

untersuchen, mit denen in gemeinsamer Zusammenarbeit zwischen Großbritannien, Frankreich und Rußland die ständig wachsende U-Bootsgefahr im Mittelmeer bekämpft werden könnte. Die Hauptpunkte bei diesen Besprechungen betrafen die Bewaffnung der Handelsschiffe, die Beschaffung von Fahrzeugen und Angriffswaffen zur U-Bootsbekämpfung, Einfuhrbeschränkung, eine Einsparung an Handelsschiffstonnage durch bessere Ausnutzung derselben und insbesondere das Suchen nach dem besten Verfahren zum Handelsschutz im Mittelmeer.

Bei dem zuletzt erwähnten Punkte lag die Hauptschwierigkeit darin, daß bis dahin die drei Mittelmeermächte England, Frankreich und Italien jede für sich den Handelsschutz in gewissen Seegebieten des Mittelmeeres verantwortlich übernommen hatten, und daß sie zu verschiedenen strategischen und taktischen Lösungen gekommen waren.

Die Konferenz hatte betreffs des Handelsschutzes folgende Ergebnisse:

Im westlichen Teile des Mittelmeeres sollten die Dampfer so weit wie möglich unter der Küste fahren, und jedes Land hatte selbst darüber zu entscheiden, ob die Handelsschiffe seiner Flagge den direkten Dampferweg von Marseille nach Algier benutzen sollten, welcher durch das französische Marineministerium vorgesehen war.

Fernerhin sollten möglichst einige Handelshäfen mit Netzsperren versehen werden, und die britische Regierung sollte sich mit den Marineministerien in Paris und Rom in Verbindung setzen, sobald sie Netzmaterial entbehren konnte, und gleichzeitig vorschlagen, wo nach ihrer Ansicht die fraglichen Netzsperren am besten ausgelegt werden sollten.

Im östlichen Mittelmeer sollte nach französischem Vorschlag der Verkehr nach Saloniki und dem Ägäischen Meer auf festen Dampferwegen abgewickelt werden, und gemäß den britischen Anregungen sollten zwischen Kap Bona und Port Said die Dampfer über einen weiten Seeraum zerstreut unter Vermeidung der üblichen Kurse fahren.

Die Engländer hatten leichte Seestreitkräfte zur Bewachung der französischerseits empfohlenen festen Dampferwege (fixed

routes) zur Verfügung zu stellen. Keinesfalls durfte im Bedarfsfalle einer dieser Bewacher von dort abgezogen werden, sobald unsererseits im Gebiet dieses künstlich über einen weiten Seeraum verstreuten Dampferverkehrs (dispersed routes) Seestreitkräfte eingesetzt werden mußten. Die Ergebnisse der beiden strategisch verschiedenen Lösungen sollten nach einer gewissen Versuchszeit anläßlich einer neuen gemeinsamen Besprechung miteinander verglichen und dann für die Folge endgültige Vorschriften für den Handelsschiffsverkehr herausgegeben werden.

Unsere Schiffsverluste im Mittelmeer während der ersten sechs Monate des Jahres 1917 waren sehr schwer und ließen erkennen, daß aus strategischen Gesichtspunkten unbedingt eine Neuregelung erfolgen mußte.

In der großen Denkschrift wurde daraufhin der Übergang zu einem Konvoisystem im Mittelmeer angeregt. Hierzu wurde weiterhin ausgeführt, daß diese ganzen Fragen bereits in Malta besprochen wurden und ein Ausschuß der Alliierten gebildet worden wäre, um eine endgültige strategische und taktische Lösung für das dortige Seegebiet vorzuschlagen. Der Leiter desselben war der britische Oberste Seebefehlshaber im Mittelmeer, Admiral Calthorpe, welcher anläßlich seiner Ausreise nach dem Mittelmeer die Angelegenheit mit den Marinebehörden in Paris und Rom bereits vorbesprochen hatte.

Es stand folgender Entwurf zur Beschlußfassung:

a) 1 Geleitzug Gibraltar/Genua und zurück mit viertäglichen Abfahrten. Dampferzahl bei Hinfahrt: 24; bei Rückfahrt: 18.
b) 1 Geleitzug Gibraltar/Bizerta und zurück mit achttäglichen Abfahrten. Dampferzahl bei Hinfahrt: 16; bei Rückfahrt: 22.
c) 1 Geleitzug von Marseille und/oder Toulon nach Bizerta alle acht Tage. Dampferzahl hin: 20; zurück: 22.
d) 1 Geleitzug Bizerta/Neapel und zurück alle acht Tage. Dampferzahl hin: 10; zurück: 7.
e) 1 Geleitzug von Bizerta nach Port Said oder Alexandria und zurück alle acht Tage. Dampferzahl hin: 16; zurück: 17.
f) 1 Geleitzug zwischen Malta und Suda Bay (Kreta) alle acht Tage oder bei Bedarf. Dampferzahl gering und unregelmäßig.

g) 1 Geleitzug Port Said/Suda Bay und zurück alle acht Tage. Berechnete Dampferzahl: 7; zurück: 8.
h) 1 Geleitzug von Suda Bay nach Saloniki und zurück alle acht Tage. Jedesmalige Dampferzahl: 15.
i) 1 Geleitzug von Malta nach Taranto und zurück mit achttägigen Abfahrten. Schiffszahl: 5; zurück: 4.
j) 1 Geleitzug Oran/Gibraltar alle acht Tage. Dampferzahl in beiden Richtungen: 6.

Nach unserer Berechnung würden für ein derartiges Konvoisystem, einschließlich einer entsprechenden Abwickelung des Seeverkehrs zwischen Gibraltar und Alexandria und zurück, im ganzen 286 Zerstörer, Kanonenboote und Fischdampfer benötigt. Anfang September waren davon 212 verfügbar, so daß die Beschaffung von 74 Fahrzeugen noch zu regeln war. Die militärischen Truppentransporte waren in obigem Fahrplan nicht berücksichtigt.

*

Der Geleitzugverkehr nach Skandinavien.

Im Seegebiet der Nordsee war nach dem Bericht im September 1917 die Lage wie folgt:

Die gesamte britische, alliierte und neutrale Dampfertonnage mit einer Marschgeschwindigkeit von sieben Knoten oder mehr wurde von Geleitzügen mitgenommen. Es gab folgende Konvoistrecken:

1. Zwischen Humber und Lerwick.
2. Zwischen Lerwick und Bergen.
3. Zwischen Lerwick und Loch Ewe (Westküste Schottlands).
4. Zwischen Tyne, Firth of Forth und Lerwick (längs der britischen Ostküste).

Der Verkehr zu 1. wurde durch tägliche Abfahrten bedient, die zurückzulegende Gesamtstrecke betrug 420 Seemeilen, im äußersten Falle war die Sicherung zwei Zerstörer und 5—6 Fischdampfer stark, welche ihren Stützpunkt im Humber hatten.

Der Geleitzug Lerwick/Bergen (2.) hatte eine Dampfstrecke von etwa 200 Seemeilen, die im Höchstfall zugelassene Schiffszahl belief sich auf 10. Die Stärke der Geleitfahrzeuge betrug drei bis

vier Zerstörer und zwei bis drei Fischdampfer aus Lerwick. Abfahrt etwa alle drei oder vier Tage.

Der oben unter 3. erwähnte Konvoi hatte zweimalige Abfahrten in der Woche. Die Entfernung über See war 220 Seemeilen. Es waren bis zu sechs Dampfer zugelassen, welche von Fischdampfern aus Stornoway begleitet wurden.

Für den zuletzt aufgeführten Geleitzug-Verkehr (4.) zwischen Tyne/Firth of Forth und zurück, sowie von Aberdeen nach Peterhead und Lerwick war eine Höchstzahl von sechs Handelsschiffen festgesetzt. Die Sicherung bestand in Fischdampfern aus den örtlichen Stützpunkten.

*

Die britische Kohlenausfuhr nach Frankreich.

Dem Bericht nach wurde im September 1917 dieser Seeverkehr von der englischen nach der französischen Küste auf vier verschiedenen Dampferwegen abgewickelt.

Nr. 1: Von Mount's Bay zu einem Treffpunkt auf der Höhe der Insel Ouessant für Dampfer mit acht Knoten und darüber, die nach Brest und den französischen Biskaya-Häfen bestimmt waren. Sie wurden nach Ankunft an dem erwähnten Treffpunkt von französischen leichten Kriegsfahrzeugen aufgenommen, welche sie bis in ihre Bestimmungshäfen brachten.

Nr. 2: Von Weymouth nach Cherbourg. Dieser Kurs war für Kohlendampfer mit acht Knoten Geschwindigkeit vorgesehen, welche bis Morlaix als westlichstem Platz bestimmt waren. Der Dampferweg wurde für die langsameren Schiffe vorgeschrieben, und zwar deshalb, weil er der kürzest mögliche war und dadurch erreicht wurde, daß der Englische Kanal während der Dunkelheit passiert werden konnte. Die dazugehörigen Fischdampfer vom Handelsschutz liefen nach Cherbourg ein und warteten dort, um andere leere Kohlendampfer am nächsten Tage wieder zurückzunehmen.

Nr. 3: Von St. Helen's nach Havre fuhren Kohlendampfer mit mindestens acht Knoten Geschwindigkeit, deren Bestimmungsort entweder Havre, Trouville, Harfleur, Caen oder

Fécamp war. Sie wurden durch britische Fischdampfer bis zur einem Schiffsort zehn Seemeilen vom Kap La Heve gebracht, und das Geleit drehte dort um.

Nr. 4: Von Southend nach Dieppe und Dünkirchen wurden die Kohlendampfer aus verschiedenen englischen Häfen nach französischen Plätzen, nicht westlicher als Caen, geleitet. Versammlungshafen für diese Schiffe mit einer Höchstgeschwindigkeit unter acht Knoten war Southend. Die Dampfergruppe fuhr von den Downs bis zur französischen Küste ohne jede Begleitung von Kriegsschiffen.

Insgesamt waren 360 Kohlendampfer in dieser Fahrt von den Häfen am Bristolkanal aus beschäftigt. Die Zahl der täglichen Abfahrten betrug 30. Die Abfertigungen von Newcastle bezifferten sich auf 60 in jeder Woche, vom Humber gleichfalls auf 60 und von Glasgow/Liverpool auf wöchentlich 81. Unter den Ladungen befanden sich in jedem Monat 1 600 000 Tonnen Bunkerkohle für die französische Marine.

Damit schloß diese Denkschrift über die Lage unserer Seeschiffahrt im September 1917.

*

Unsere überseeische Ölzufuhr im Jahre 1917.

Ich möchte hier nun noch darauf zu sprechen kommen, daß es sich 1917 als unbedingt notwendig herausstellte, für die Tankdampfer mit Ladungen nach England besondere Maßnahmen zu treffen. Infolge schwerer Schiffsverluste an diesen Spezialschiffen war der Ölvorrat der britischen Marine auf einem gefährlich niedrigen Stand angekommen. Ende April 1917 litten wir direkt unter Ölmangel, und der Ernst der Situation ist aus einem Bericht des Vierten Seelords der Admiralität vom 6. Juni 1917 ersichtlich. Dort wurde wörtlich folgendes festgestellt:

„Unsere Öllage ist unter den augenblicklichen Umständen kritisch. Es muß klar erkannt werden, daß heutzutage Tankdampfer das wertvollste schwimmende Material darstellen. Sie sollten daher keinesfalls ohne Sicherung fahren. Wenn wöchentlich zweimal ein Tankdampfergeleitzug von Hampton Roads abgelassen wird,

dürfte keine Stockung unserer Ölzufuhr eintreten. Die Tankdampfer, welche den südlichen Dampferweg benutzen, müßten Queenstown anlaufen, die mit nördlichem Kurse Kirkwall. Ich bin unbedingt der Ansicht, daß auch für den anschließenden Reiseweg unter der Küste Zerstörer bereitgestellt werden müssen."

Leider war es infolge unseres ständigen Zerstörermangels nicht möglich, voll und ganz den Vorschlägen des Vierten Seelords nachzukommen, es wurden aber zum Schutz der Tankflotte besondere Anordnungen ausgearbeitet und so bald wie möglich durchgeführt. Vor der Einführung der Konvois hatten die für die britische Regierung fahrenden Tankdampfer (requisitioned oilers) einen britischen Hafen — für gewöhnlich Queenstown — für Orders anzulaufen, und dort erhielten sie den endgültigen Befehl, nach welchem Platz sie zum Löschen gehen sollten. Es war nämlich unmöglich, dies früher zu bestimmen, da sich unsere Öllage während ihrer Überfahrt über den Atlantik täglich änderte. Wenn nämlich die Große Flotte nur für wenige Tage in See ging, so war der Ölbunkerbedarf von Scapa oder Rosyth plötzlich vordringlich.

Nach dem Übergang zum Geleitzugverfahren erhielten die Tanker ihren weiteren Marschbefehl durch die Zerstörer von der U-Bootssicherung, die den Tankdampfern auch von Fall zu Fall genau vorschrieben, welchen Kurs sie zum Löschplatz zu nehmen hatten. Es war jedoch für die Tankschiffe außerdem noch notwendig, ihnen für den Fall ihres Abkommens vom Geleitzug Marschbefehl nach einem Bestimmungshafen zu geben, wie dies auch vorher stets allgemein üblich war.

Die Tankdampfer nach der britischen Ostküste mußten bei einer Trennung vom Verbande nach Devonport gehen, und die nach der Westküste fahrenden nach Lamlash.

Die Öldampfer aus Nordamerika, welche direkt für Bedarf und Zwecke der Großen Flotte bestimmt waren, erhielten von dieser eine Zerstörersicherung von Lamlash oder von Lough Swilly aus — falls dies in Frage kam — bis nach Scapa. Die Tanker, welche von ihrem Geleitzug getrennt waren und Lamlash ansteuerten, hatten durch das Sperrgebiet nach eigenem Ermessen zu dampfen und fuhren bei der Weiterfahrt von diesem Hafen nach Norden mit einer Sicherung.

Am 19. August 1917 kam endlich der allgemeine Befehl heraus, daß sämtliche Tankdampfer in den Konvois nach Devonport ausklariert und abgefertigt werden sollten, wenn sie nach der Ostküste bestimmt waren, und nach Kirkwall, sobald sie nach der Westküste sollten. Sie hatten diese beiden Häfen auch jeweils anzulaufen, wenn sie von ihrem Konvoi abkamen und infolgedessen von den ihnen mit dem Zerstörergeleit entgegengesandten Sonderbefehlen nicht erreicht wurden.

Nach der Einführung der sogenannten „H. X."-Konvois für schnelle Schiffe, wurden die schnelleren Tankdampfer (über zwölf Knoten) diesen angeschlossen, und so weit wie irgend möglich wurden alle Tankdampfer mit höherer Durchschnittsgeschwindigkeit nach der britischen Westküste bestimmt.

Es ist jetzt auch allgemein bekannt geworden, daß in den Doppelböden aller Schiffe, welche dazu schiffbaulich geeignet waren, Bunkeröl nach England transportiert werden mußte, um unseren Ölmangel zu verringern.

Aus dem Vorstehenden geht klar hervor, daß die Behauptung von Mr. Winston Churchill auf Seite 171 seines Buches „World Crisis 1911—1914", wonach unsere Ölreserven im Weltkriege ausreichend gewesen wären, unzutreffend ist. Er erwähnte dort den Antrag, welchen ich s. Zt. als damaliger Zweiter Seelord stellte, um eine Vermehrung unseres ständigen Ölvorrates für Zwecke der Kriegsmarine zu erreichen. Ich hatte vorgeschlagen, daß unsere Reserven bei Ansetzung des kriegsmäßigen Verbrauches statt für drei für sechs Monate ausreichend sein müßten. Mr. Churchill hatte damals meinen Antrag zu Fall gebracht und behauptet jetzt, es sei durch die Kriegserfahrung bewiesen, daß auch eine kleinere Ölreserve genügend gewesen sei. Aus dem Vorstehenden kann man jedoch ersehen, wie unzutreffend diese Feststellung ist. Im Jahre 1917 hat vielmehr das drohende Gespenst des Ölmangels mir die allergrößten Sorgen bereitet. Es war sogar so schlimm, daß ein Befehl herausgegeben werden mußte, wonach die Kriegsschiffe aller Klassen ihre Geschwindigkeit nur bei Bedrohung durch den Feind voll ausnutzen durften!

Vierzehntes Kapitel

Minengefahr und Geleitzugsystem

Geleitzugsystem und Minengefahr / Verlustziffern der britischen Minensucher und Handelsschiffe / 1917 werden 4000 deutsche Minen geräumt! / 726 Minensucher / Die Brennpunkte des deutschen U-Bootsminenlegens / Wechselnde deutsche Taktik.

Bei jedem Geleitzugsystem ist die Minengefahr besonders groß, wenn ein Konvoi auf eine Minensperre läuft, und es können dabei schwere Schiffsverluste eintreten. Es war daher selbstverständlich, daß wir alle nur möglichen Maßnahmen vorbereiteten — sobald wir ernstlich an den Übergang zum Geleitzugszwang dachten —, um die in Frage kommenden Konvoistraßen und das Vorfeld der Versammlungshäfen minenfrei zu halten. In dieser Hinsicht wurden von uns die größten Anstrengungen gemacht.

Als ich im September 1916 von der Großen Flotte kommend mein neues Amt in der Admiralität antrat, beantragte ich, daß Kapitän Lionel Preston — der jetzige Admiral — zum neuen Leiter des Minensuchwesens in der Admiralität ernannt wurde. Er hatte sich bereits als Führer der Minensuchverbände der Großen Flotte ausgezeichnet und veranlaßte sofort, daß unsere Minensuchorganisation allgemein außerordentlich verstärkt wurde.

Unter anderem wurde die Ausrüstung sämtlicher Fahrzeuge unserer Küstenflottillen für Minensuchzwecke durchgeführt. Selbstverständlich blieben die sonstigen Operationsaufgaben derselben bestehen, sie konnten aber auch in besonderen Fällen für das Minenräumen herangezogen werden. Es ist zutreffend, daß alle verfügbaren kleinen Fahrzeuge für diesen Zweck verwendet wurden, und zwar einschließlich einer beträchtlichen Anzahl von Motorbooten. Bereits Anfang 1917 war eine große Anzahl von Minensuchfahrzeugen der „Hunt"-Klasse in Bau gegeben worden.

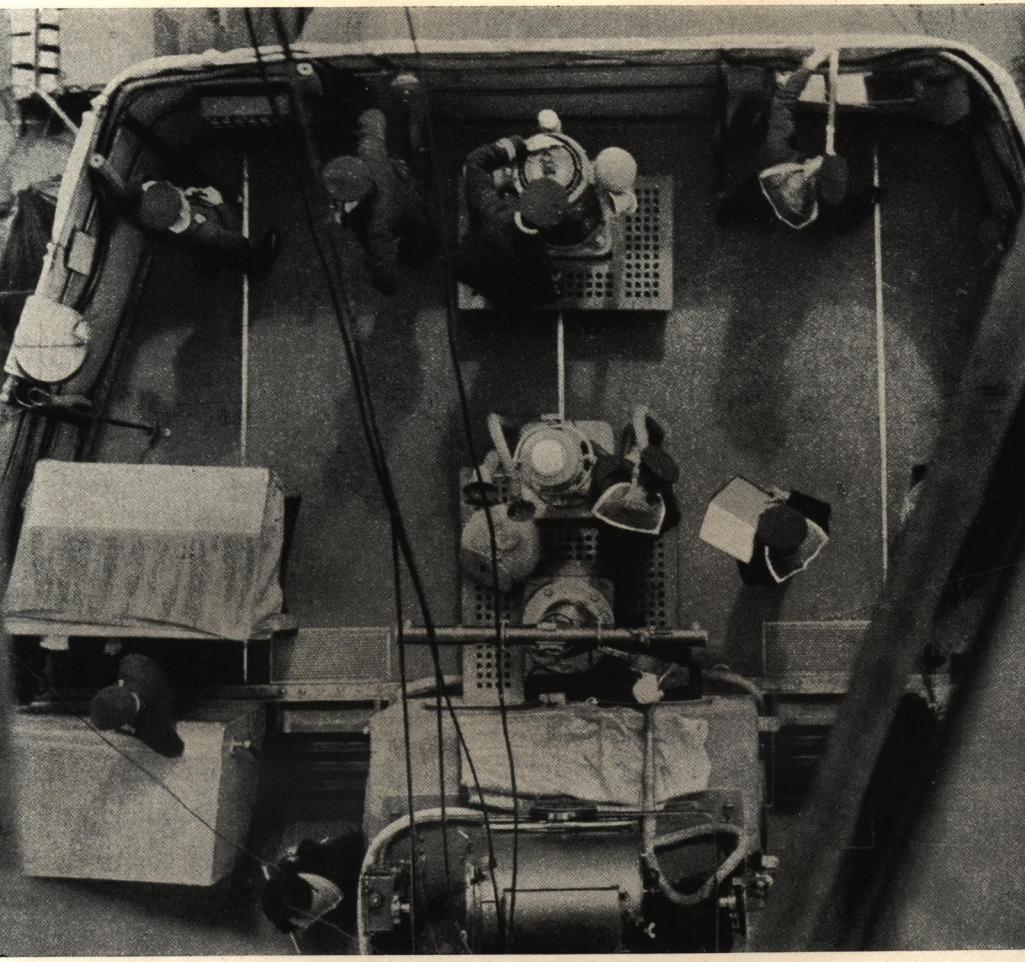
Leider traten dabei große Bauverzögerungen ein, und obwohl im Jahre 1917 noch 100 derartige Fahrzeuge nachträglich bestellt wurden, konnten bis zum Jahresende nur 16 abgeliefert werden.

Der von Kapitän Preston erheblich ausgebaute Minensuchdienst an unseren Küsten arbeitete mit Hilfe der verschiedenen örtlichen Seebefehlshaber unserer Häfen sehr erfolgreich. Man kann das glänzende und tapfere Arbeiten der Offiziere und Besatzungen unserer Minensuchfahrzeuge nicht genügend hervorheben. Ihre Arbeit war sehr hart und sehr gefährlich, außerdem entfiel bei diesem einseitigen Dienstzweig für sie jede Möglichkeit, den feindlichen Minenlegern gleichfalls Verluste beizufügen.

Die Verlustzahlen unserer Minensuchfahrzeuge reden eine deutliche Sprache. Während der letzten sechs Monate 1916 verloren wir durch Totalverlust oder schwere Beschädigungen infolge Minentreffern im Monatsdurchschnitt 5,7 Boote. In den ersten sechs Monaten 1917 waren es jedoch bereits zehn im Monat. Es war ein Glück, daß sie sich im letzten halben Jahr 1917 auf vier im Monat verringern ließen, obwohl gerade in dieser Zeit erheblich mehr Minen geräumt werden mußten. Dieser Rückgang war wahrscheinlich auf bessere Taktik und größere Kriegserfahrung zurückzuführen.

In gleichem Umfange gelang es auch, die Verluste der britischen Handelsschiffe durch Minentreffer herabzudrücken: Im ersten Halbjahr 1917 gingen 90 Dampfer verloren oder konnten nur mit schweren Beschädigungen geborgen werden. Im letzten Halbjahr waren es nur noch 49.

In diesem Zusammenhang werden auch folgende Zahlenangaben von Bedeutung sein: Im Jahre 1916 räumten unsere Fahrzeuge etwa 2000 deutsche Minen, während es im Jahre 1917 im ganzen fast 4000 waren. Es ist dabei von Interesse, auch den monatlichen Rückgang in der Zahl der geräumten Minen gegen Ende 1917 und Anfang 1918 im Vergleich zu den früheren Monaten zu betrachten. Von Februar bis September 1917 sprengten wir im Monatsdurchschnitt 420 Stück. Von Oktober 1917 bis zum März 1918 fiel der Durchschnitt auf 180 im Monat. Dieser Erfolg ist hauptsächlich wohl darauf zurückzuführen, daß



Kommandobrücke eines Handelsdampfers beim Fahren im Geleitzug

Das Ende eines Minensuchers

es uns in der zweiten Hälfte 1917 gelang, eine große Anzahl deutscher U-Bootsminenleger zu versenken. Andererseits auch zum Teil auf die erfolgreiche Arbeit unserer U-Bootsabwehrstreitkräfte in See und in der Luft, welchen es gelang, gerade minenlegende U-Boote häufig zu sichten, so daß sie angegriffen werden konnten.

Ende 1917 waren unsere Minensuchstreitkräfte 726 Fahrzeuge stark geworden, unter ihnen befanden sich 412 Fischdampfer. Der zahlenmäßige Zuwachs an deutschen U-Bootsminenlegern des „UC"-Typs zwang uns zu einer derartigen Verstärkung unseres Minensuch- und -räummaterials. Andererseits bestand natürlich von deutscher Seite eine Antwort gegen unser Konvoisystem darin, daß versucht wurde, gerade an dem Landansteuerungspunkten der Konvoistraßen sowie in der Nähe der Versammlungshäfen und der navigatorischen Punkte für das Auflösen der Geleitzüge möglichst viele Sperren zu werfen. Besonders bevorzugte Gebiete für das deutsche Minenlegen waren das Seegebiet vor den Shetlands (Lerwick), die Westküste von Irland, die Ansteuerungen von Lough Swilly, Belfast, Mull, Stornoway, Liverpool, die West- und Südküste von Schottland sowie die Irische See und der Englische Kanal.

Die bei weitem größte Zahl deutscher U-Bootsminen wurde jedoch im Seegebiet vom Nore, vor Harwich und Lowestoft geräumt. Letzteres war zweifellos darauf zurückzuführen, daß diese Gebiete dicht vor der deutschen U-Bootsbasis in Zeebrügge lagen, während andererseits der größte Teil des Seeverkehrs nach der englischen Ostküste dort passieren mußte. Im ersten Halbjahr 1917 wurde über ein Drittel der deutschen U-Bootsminen in diesem Seegebiet geräumt. Dies bedeutet natürlich gleichzeitig, daß in dieser Zeit für uns auch dort die zahlreichsten Verluste an Handelsschiffen durch Minentreffer auftraten.

So weit wir im Jahre 1917 aus sicherer Quelle erfuhren, besaßen die Deutschen zu Beginn dieses Jahres 34 „UC"-Boote, zu denen während des ersten Vierteljahres noch 30 weitere neu in Dienst kamen.

Das Minenlegen durch die deutschen U-Boote bedeutete für uns ein schwieriges Problem. Die taktischen Methoden der Deutschen wurden dauernd gewechselt, und es war klar, daß sich infolge-

dessen auch in den meisten Fällen die Taktik unserer Minensucher ändern mußte. Es war verhältnismäßig noch leicht für uns, Gegenmaßnahmen zu treffen, solange die feindlichen U-Boote ihren gesamten Minenvorrat in einer Sperre dicht beieinander warfen. Als sie jedoch dazu übergingen, hier und da verstreut einzelne Minen zu werfen, wurde es für uns schon bedeutend schwerer, mit Sicherheit einen minenfreien Weg herzustellen. Am schwierigsten wurde es für uns, als die Deutschen zur Verwendung einer Spezialmine mit Verzögerung übergingen, deren technische Einrichtung es erlaubte, daß sie je nach Einstellung in einer neugeworfenen Sperre verschieden lange Zeiten auf dem Meeresgrunde liegen blieb, bevor sie auf ihre beabsichtigte Wassertiefe stieg. Im Oktober 1917 mußten wir feststellen, daß das deutsche Minenmaterial eine derartige Verzögerungseinstellung bis zu vier Tagen nach dem Werfen zuließ. Unser normales Minensuchgerät war gegen eine auf dem Meeresboden liegende Mine unbrauchbar, und es bestand daher stets die Gefahr, daß nach dem Klarmelden eines minenfreien Weges dort wieder andere Minen sich vom Grunde lösten und auf eine für die Schiffahrt gefährliche Tiefe einstellten, und dies gerade womöglich in einem soeben abgesuchten und minenfrei gemeldeten Kanal. Wir versuchten auf diese deutsche Erfindung mit der Einführung eines schweren Grundkettenschleppgerätes zu antworten, bei felsigem Grunde war jedoch eine Anwendung praktisch kaum möglich. Abgesehen davon, störte uns eine gelegentliche Minentaktik der Deutschen sehr. Sie pflegten nämlich gern unter Wasser hinter unseren Minensuchverbänden hinterherzufahren und verseuchten das soeben abgesuchte Seegebiet wieder neu mit ihren Minen.

Eine weitere Schwierigkeit für uns lag darin, daß das Ausbojen eines abgesuchten minenfreien Kanals dem Gegner einen Anhalt gab, wo er neue Minen legen mußte, um den zu erwartenden Verkehr zu treffen. Dabei war das Ausbojen unbedingte Notwendigkeit in Gebieten, wo starker Dampferverkehr durchkam. Unsere taktische Gegenmaßnahme war das Auslegen von tiefliegenden Minensperren außerhalb des betreffenden bezeichneten minenfreien Weges. Wir hofften dabei, daß die deutschen U-Boote auf diesen Minenfeldern verlorengingen.

Andere Maßnahmen, welche wir anwandten, bestanden darin, daß wir falsch ausgebojte Dampferwege markierten, sowie Feuerschiffe und Bojen falsch auslegten, um deutsche U-Boote zur Grundberührung auf flachem Wasser oder zur Strandung zu bringen.

Die Krisis

Allgemeiner Rückblick / Kritische Situation bei Beginn des deutschen uneingeschränkten U-Bootskrieges / Seeherrschaft auf deutsche U-Boote übergegangen / Große materielle und personelle Verluste der britischen Handelsflotte / Überseeische militärische Transporte müssen außerdem noch durchgehalten werden / Situation 7 Monate lang auf des Messers Schneide! / Langsames Wirksamwerden der Gegenmaßnahmen / Aufzählung der gegen U-Boote eingesetzten Seestreitkräfte / Bedrohung der Skandinavienkonvois durch deutsche Überwasserstreitkräfte und Ernst der Lage führen zur Änderung des Operationsbefehls für die Große Flotte!

In diesem eigentlichen Schlußkapitel soll noch einmal ein kurzer Rückblick über den uneingeschränkten U-Bootskrieg gegeben werden.

Bereits in den ersten beiden Kriegsjahren hatten unsere Alliierten und wir so ernste Verluste an Handelsschiffstonnage durch U-Boots- und Minenangriffe, daß unsere Admiralität sich einer sehr schweren und schwierigen Aufgabe gegenübersah, als es sich nun darum handelte, die benötigte, ungeheure Anzahl von Fischdampfer, Driftern usw. in Dienst zu stellen. Außerdem war unser Zerstörermangel besonders ernst. Bis gegen Ende 1916 mußten alle Zerstörerneubauten der Großen Flotte oder den Harwich- oder Dover-Flottillen zugeteilt werden.

Die Lage unserer Handelsschiffahrt konnte jedoch vor dem Herbst 1916 nicht als gefährdet bezeichnet werden. Als am 1. Februar 1917 deutscherseits der uneingeschränkte U-Bootskrieg erklärt wurde, wurde die Situation für uns sofort kritisch. Allerdings war es bereits 1915 und 1916 erkennbar gewesen, daß ein restloser Einsatz der deutschen U-Boote gegen unseren Seehandel unter Umständen zu großen Gefahren führen könnte. Aus diesem Grunde war ich persönlich damals der Ansicht, daß wir für den Notfall vorsorgen und den Neubau von Handelsschiffen und die Inbaugabe von schnellen leichten Fahrzeugen zur U-Bootsabwehr

verstärkt betreiben sollten. Außerdem wäre zweckmäßigerweise für die Schaffung gewisser nationaler Lebensmittelreserven zu sorgen. Ich hatte dies mehrfach als meine Meinung ausgesprochen.

Als die Krisis nun wirklich eintrat, überraschte sie uns sowie unsere Alliierten ohne genügende Gegenvorbereitungen. Die Lage war so, daß wir nicht nur für die überseeische Lebensmittel- und Rohmaterialeinfuhr von unserer Handelsflotte abhängig waren, sondern wir benötigten auch einen verhältnismäßig hohen Anteil unserer Tonnage für die lebenswichtigen Bedürfnisse unserer Verbündeten. Beispielsweise mußten wir ständig Kohlen nach Frankreich und Stahl nach Italien verschiffen. Außerdem wurde uns eine große Zahl unserer Handelsdampfer durch unsere überseeischen militärischen Expeditionen entzogen.

Auch nach dem 1. Februar 1917 mußten wir alle diese Nebenaufgaben unbedingt weiter durchführen, obwohl die eigentliche Seeherrschaft (command of the sea) auf die deutschen Unterseeboote übergegangen war und obwohl die Anstrengungen für unsere Seestreitkräfte fast übermenschlich wurden. Natürlich war das Ergebnis des jetzigen, zielbewußten deutschen Vorgehens so, daß die materiellen und personellen Verluste unserer Handelsflotte geradezu schrecklich waren. In keinem Seekrieg war es bis dahin überhaupt möglich gewesen, erfolgreich überseeische militärische Transporte und Expeditionen durchzuführen, ohne daß vorher die absolute Seeherrschaft erkämpft worden war!

Sieben lange Monate — von Februar bis einschließlich August — stand die Situation für uns auf des Messers Schneide. Von diesem Zeitpunkt an wirkten sich unsere im Anlauf begriffenen Gegenmaßnahmen aus und verringerten unsere Bedrohung, so daß es bereits den Anschein hatte, als ob die U-Bootsgefahr an sich überwunden war, obwohl unsere Handelsschiffahrt auch noch weiterhin schwer zu leiden hatte.

Es waren folgende Maßnahmen, die das U-Boot als kriegsentscheidendes Mittel außer Gefecht setzten:

1. Die erfolgreiche Organisation eines komplizierten Konvoisystems zum Schutze des Seehandels. Der allgemeine Übergang hierzu war erst im Augenblick des Kriegseintritts der Vereinigten Staaten von Amerika möglich.

2. Die Neueinführung von verschiedenen neuen Angriffswaffen gegen die deutschen U-Boote. Von Mitte 1917 an begannen diese nach ihrer Einführung in die Front wirksam zu werden. Viele derselben, insbesondere die Beschaffung von Wasserbomben, neuer Minenvorräte und verbesserter Flugzeuge stellten für die Lieferungen an unsere Rüstungsindustrie auch mengenmäßig große Anforderungen, so daß für die Abwicklung dieser Aufträge viel Zeit nötig war. Manche neue Maßnahmen — insbesondere die Unterwasserhorchgeräte — benötigten auch für ihre Entwicklung naturgemäß beträchtliche Zeit, bevor sie frontreif waren. Einige der beabsichtigten Maßnahmen setzten voraus, daß neue Fahrzeugtypen gebaut werden.

Als unser Geleitzugsystem voll arbeitete, wurden dadurch die Verluste an Handelsschiffen im U-Bootssperrgebiet sofort außerordentlich herabgedrückt. Es gingen jedoch immer noch zahlreiche Dampfer auf der Weiterfahrt zu ihren Löschhäfen verloren, nachdem ihr Geleitzug in seinem Endhafen angekommen war oder sich befehlsgemäß in See verstreut hatte.

Im Jahre 1917 hat aber das Konvoisystem an sich noch nicht zur Vernichtung einer großen Anzahl deutscher U-Boote führen können. Andererseits war das sicherste Mittel zur Überwindung der U-Bootsgefahr, daß man monatlich mehr Tauchboote zerstören mußte, als in der gleichen Zeit neue in Dienst kamen. Die britische Admiralität hatte bereits zu Beginn 1917 den außerordentlichen Wert der Wasserbomben gegen die U-Boote erkannt und große Aufträge zur Beschaffung dieses neuen Kampfmittels an die Rüstungsindustrie gegeben.

Infolgedessen waren wir bereits Ende 1917 in der Lage, den Wasserbombenvorrat für die Geleitboote auf das Zehnfache zu erhöhen. Das Ergebnis hiervon war, daß dadurch auch mehrere Dutzend deutscher U-Boote vernichtet wurden. Dies ist zwar nur eine kleine Zahl, wenn man bedenkt, daß in den Jahren 1917/18 132 Tauchboote deutscherseits verlorengingen. Es trug jedoch mit zur Entscheidung bei, insbesondere wenn man bedenkt, wie viele Gegenangriffe mit Wasserbomben außerdem noch durch die Handelsschutzflottillen durchgeführt werden konnten, ohne daß dabei auf deutscher Seite ein Totalverlust eintrat. Jedenfalls war

der moralische Eindruck der Wasserbomben für den Kampfgeist der Besatzungen eine beträchtliche Belastung.

Die Hauptangriffsmaßnahmen gegen die deutschen U-Boote wurden jedoch durch den Einsatz von Fahrzeugen zur U-Bootsjagd (hunting patrols) durchgeführt. Diese bestanden aus:

a) Schnellen Booten, d. h. Zerstörern, „P"-Booten, Kanonenbooten und Motor-U-Bootsjägern.
b) Langsamen Fahrzeugen, wie Dampfyachten, Fischdampfer und Driftern.
c) Gemischten Verbänden aus Einheiten, wie oben unter a) und b).
d) U-Bootsstreifen in gewissen Seegebieten.
e) Luftstreitkräften ohne oder im Zusammenarbeiten mit Überwasserfahrzeugen.

Außerdem in:

f) Ausgedehnter Minenverseuchung der Helgoländer Bucht, großen Sperren in der nördlichen Nordsee, bei Dover und vor unserer Küste.
g) Auslegen von Minennetzen an verschiedenen Stellen, insbesondere in der Meerenge von Dover.

Auch heute besteht allgemein noch kein Verständnis dafür, wie schwierig es ist, feindliche Unterseeboote zu vernichten. Ich hoffe jedoch, daß dieses Buch dazu beiträgt, aufklärend zu wirken und insbesondere den benötigten ungeheuren Aufwand erkennen zu lassen, welcher unerläßlich ist, wenn man einem Fahrzeugtyp beikommen will, der einerseits so schnell von der Wasseroberfläche verschwinden und unter der Wasseroberfläche so große Strecken zurücklegen kann, sowie anderseits mit Torpedo und Mine für einen Unterwasserangriff schwer bewaffnet ist.

Man kann diese taktischen Schwierigkeiten erst richtig würdigen, wenn man sich folgende Gegenüberstellung der im November 1917 auf beiden Seiten eingesetzten Kampfeinheiten sich klar gemacht hat:

Auf deutscher Seite fochten etwa 178 Unterseeboote.

Auf britischer Seite mußten gegen diese 178 deutschen U-Boote folgende Seestreitkräfte aufgeboten werden:

277 Zerstörer
30 Kanonenboote
44 „P"-Boote
338 Motorboote (Launches)
65 U-Boote
68 Küstenmotorboote
49 Dampfyachten.
849 Fischdampfer
867 Drifter
24 Minensucher (Raddampfer)
50 kleinere Luftschiffe
194 Flugzeuge
77 U-Bootsfallen

Abgesehen von dieser großen Flotte von Fahrzeugen, welche wir für den Kampf gegen die 178 deutschen U-Boote einsetzen mußten, warfen wir allein im letzten Vierteljahr 1917 in der Helgoländer Bucht und Dover-Straße über 10 000 Minen mit dem alleinigen Zweck, damit einige deutsche Tauchboote zu vernichten. Im Jahre 1918 legten wir, abgesehen von weiterer laufend durchgeführter starker Verseuchung der Helgoländer Bucht und Dover-Straße, allein in der „Großen Nordsperre" in der nördlichen Nordsee über 109 000 Minen!

Kann die Schwierigkeit der Unterseebootsbekämpfung irgendwie besser beleuchtet werden als durch diese Zahlenaufstellungen? Aus ihnen geht der außerordentliche Einfluß der Einführung eines vollkommen neuen Angriffsmittels auf die gesamte Seekriegsführung und Seestrategie jedenfalls deutlich hervor.

Von Ende 1917 an gelang es uns, ebensoviel U-Boote laufend zu versenken, wie die Deutschen in der gleichen Zeit in Dienst stellen konnten. Man kann infolgedessen sagen, daß wir von da an Herr der Lage waren, insbesondere weil jetzt erheblich mehr Neubautonnage an Handelsschiffen fertiggestellt wurde, und zwar soviel, daß zu Beginn 1918 der Moment eintrat, da die Neubauziffer größer war als die Versenkungszahlen durch die deutschen U-Boote.

Das eine Minenfeld in der Doverstraße, welches im Jahre 1917 zuerst geplant und bis Jahresende fertig ausgelegt war, hatte wahrscheinlich den größten Erfolg von allen unsererseits geworfenen Minensperren in der Versenkung deutscher U-Boote. Dies war hauptsächlich auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Deutschen hier keinen minenfreien Weg herzustellen vermochten, und daß es infolge seiner verhältnismäßig geringen Länge sehr genau unter Bewachung gehalten werden konnte. In der Helgoländer

Bucht konnten minenfreie Wege durch die Deutschen geschaffen werden — allerdings unter beträchtlichen Verlusten für die deutschen Minensucher —, trotzdem waren auch hier gewisse Minenerfolge gegen die deutschen Tauchboote festzustellen.

Während des Jahres 1918 trat in unserer allgemeinen Seestrategie lediglich in einer Hinsicht eine bemerkenswerte Änderung ein: Das Kriegskabinett billigte eine Abänderung des bisherigen Operationsbefehls für unsere Große Flotte. Sie sollte von jetzt ab nicht mehr mit allen Mitteln eine entscheidende Seeschlacht mit der deutschen Hochseeflotte anstreben.

Ich muß sagen, daß sich m. E. dieser Befehl nicht recht mit Weisungen vereinbaren läßt, welche ich von Mr. Lloyd George im Jahre 1917 erhielt. Damals drängte er mich dauernd dazu, daß unsere Seestreitkräfte allgemein mehr offensiv eingesetzt werden sollten — insbesondere die Große Flotte —, wobei er stets unseren erheblichen Kräfteüberschuß zur See über die deutsche Flotte hervorhob. *)

Die eigentliche operative Aufgabe für unsere Große Flotte bestand bis dahin darin, die deutsche Hochseeflotte zum Entscheidungskampf zu stellen, wenn sich zufällig dafür eine Gelegenheit bot oder wenn die Hochseeflotte sich durch irgendwelche Gründe zum Auslaufen gezwungen sah. Die Neufassung unseres Operationsbefehls im Jahre 1918 führte darin eine grundsätzliche Änderung herbei. Die Ursache für die veränderte Stellungnahme unseres Kabinetts ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, daß man sich erst jetzt gewisser ernster Gefahren durch den stets möglichen Einsatz feindlicher Überwasserschiffe gegen unser Geleitzugsystem bewußt wurde. Insbesondere war wohl die dauernde Drohung eines Angriffes deutscher Seestreitkräfte auf unsere skandinavischen Geleitzüge die Veranlassung dazu.

Die einzigen nennenswerten Angriffsoperationen unsererseits im Jahre 1918 waren deshalb die nächtlichen Sperrversuche gegen Zeebrügge und Ostende, welche bereits 1917 für eine Durchführung im Frühjahr 1918 vorbereitet und geplant waren.

*) Anmerkung des Übersetzers: Diese veränderte strategische Zielsetzung dürfte auf die moralische Wirkung der verschiedenen deutschen Frühjahrsoffensiven gegen Amiens, den Kemmel usw. zurückzuführen sein.

Eine technische Geschichte des Geleitzugwesens

Weitere Einzelheiten aus amtlicher Quelle / Die von der Admiralität geschriebene technische Geschichte des Geleitzugswesens / Einfuhr und Militärtransporte / Konvoiausschüsse der Reeder / Einsatz von Befrachtungsspezialisten verbessert Schiffsraumausnutzung erheblich / Ölzufuhr auch für normalen Flottenverbrauch unzureichend / Zuerst Geleitzugsystem ostwärts / Einführung auch beim Westverkehr / Das starre endgültige Programm.

In der Folge werden von mir aus amtlicher Quelle als Anhang abschließend noch einige weitere Einzelheiten über die Organisation und das Arbeiten des Konvoisystems veröffentlicht, und zwar sind sie einer technischen Geschichte über das Geleitzugwesen entnommen, welche von der Admiralität ausgearbeitet wurde. Hieraus ist auch klar ersichtlich, aus welchen Gründen der Konvoizwang nicht früher eingeführt werden konnte, ohne daß durch ein verfrühtes Vorgehen schwere Schädigungen eingetreten wären.

Man erkennt außerdem, welch ungeheure Organisation Vorbedingung für einen Enderfolg war, daß sehr zahlreiche Einheiten für ozeanisches und Zerstörergeleit im Sperrgebiet benötigt wurden, und daß die Zeiten des Eintreffens der Geleitzüge auf ihren Treffpunkten mit dem Zerstörergeleit genau eingehalten werden mußten. Ferner ersieht man zusammenfassend, welche Maßnahmen ergriffen werden mußten, um unnötige Aufenthalte beim Versammeln und Ablassen der Konvois von den Abfahrtshäfen zu vermeiden, welche technischen Einbauten auf den Handelsdampfern für das Fahren im Verbande vorgenommen werden und schließlich, daß zahlreiche Befehle zum Gebrauch der Handelsschiffkapitäne für das Fahren im Verbande ausgearbeitet und auf dem laufenden gehalten werden mußten.

Der Erfolg dieser ungeheuren Arbeit ist in erster Linie denjenigen Seeoffizieren in der Admiralität zu verdanken, welche für

die Organisation und das reibungslose Arbeiten des Handelsschiffsgeleites verantwortlich waren. Weiterhin dem Stabe des Beauftragten für Seeschiffahrt, der diese Arbeit sehr unterstützte, dann den einzelnen Dienststellen in den verschiedenen Versammlungshäfen über See und in der Heimat, und schließlich ganz gewiß zur Hauptsache auch den Offizieren und Mannschaften der britischen, alliierten und neutralen Handelsflotten nebst den Marinebesatzungen der verschiedenen Handelsschutzverbände, welche es durch ihre große Seemannschaft und ihre hohe Dienstauffassung möglich machten, daß die für uns lebenswichtigen Ladungen ihren Bestimmungsort sicher erreichten.

Die Verschiffungsfragen.

Die Hauptaufgabe für das Konvoisystem lag darin, den Alliierten die benötigten Truppen und Ladungen (Munition, Lebensmittel oder lebende Tiere) zuzuführen. Das Schiffahrtsministerium hatte die verantwortliche Leitung für die Einfuhr. Infolgedessen mußte bei der Regelung der Geleitzüge nicht in erster Linie Rücksicht auf rein militärische Gesichtspunkte genommen werden, sondern vor allem mußten die Anforderungen für den Seetransport von Truppen oder Ladungen unbedingt erfüllt werden. Dies bedeutete, daß in jedem einzelnen Fall eine mittlere Linie zwischen beiden Standpunkten gesucht und gefunden werden mußte. Ferner war es von außerordentlicher Wichtigkeit, daß nach Möglichkeit alles versucht wurde, um die Liegezeit der Schiffe nach beendeter Beladung bis zur Abfahrtszeit ihres Geleitzuges zu verringern. Man konnte dies am besten dadurch erreichen, daß die technischen Hafeneinrichtungen in erster Linie für diejenigen Schiffe zur Verfügung gestellt wurden, deren Beladung bereits so fortgeschritten war, daß sie sich bestimmt dem nächsten abfahrenden Konvoi anschließen konnten.

Das Schiffahrtsministerium hatte Vertretungen in New York, Washington und Kanada, von wo aus über die Beladung und Bunkerung der dort ladenden Schiffe verfügt wurde. Außerdem wurden zu Beginn des Jahres 1918 erfahrene Befrachtungsspezialisten nach den verschiedenen Konvoihäfen von Nordamerika entsandt, deren Aufgabe darin bestand, dafür zu sorgen, daß die

beladenen Dampfer sich auch wirklich ohne weiteren Zeitverlust dem nächsten Geleitzug anschlossen, ferner die genommenen Bunkerkohlenmengen zu überwachen und den Konvoioffizier in allem zu unterstützen.

Außerdem wurden im Hafen von Liverpool sowie später auch in New York und London Konvoiausschüsse durch die Reeder gebildet, welche enge Fühlung mit dem örtlichen Hafenkonvoioffizier zu halten hatten. Hierdurch wurde die Abfertigung der Dampfer außerordentlich erleichtert und beschleunigt, indem sie die Verteilung der Liegeplätze, der Kräne an Land, des Leichtermaterials und den Einsatz von Stauern im Gemeininteresse fachmännisch regelten.

Der Erfolg dieser Maßnahmen war, daß sich im Jahre 1917 im Durchschnitt die Hafenliegezeit der Trampdampfer in den Vereinigten Staaten von 27½ Tagen im Januar auf 16¾ Tage im September verringerte. Bei den Liniendampfern trat eine entsprechende Verminderung dieser Zeiten von 22½ auf 14 Tage ein. Die beim Warten auf die nächste fahrplanmäßige Abfahrt verlorene Zeit war im Januar normalerweise 3½ Tage für Trampschiffe, im September jedoch nur 48 Stunden, und bei den Liniendampfern belief sich die Zeitersparnis auf 3½ Tage. Letztere verloren früher 5 und im September lediglich 1½ Tage hierdurch. Die ersparte Ladezeit betrug bei den Trampdampfern also etwa 50% und bei den Liniendampfern etwa 70%.

Die Beauftragten des Schiffahrtsministeriums hatten auch diejenigen Dampfer, welche in Nachbarhäfen ihres eigentlichen Bezirks luden, zu beaufsichtigen, auch wenn sie noch nicht im Versammlungshafen angekommen waren. Sie hatten daher gewisse Vollmachten, um zu erreichen, daß unter Umständen Dampfer gerade noch rechtzeitig vor der Abfahrt ihres Geleitzuges ankamen, während es vorher die Regel war, daß viele Schiffe um ein Geringes den Anschluß verpaßten. Dabei bedeutete gerade das letztere einen ernsthaften Zeitverlust, und es war der Grund, warum diese Beamten ermächtigt wurden, notfalls lieber auf die Mitnahme von einigen 100 Tonnen Ladung zu verzichten.

Die gleichen Stellen waren auch bei Entscheidungen über die Bunkerfrage von erheblicher Bedeutung. Denn wenn niemand ein finan-

zielles Interesse an der richtigen Handhabung der in Regierungszeitcharter fahrenden Schiffe nahm, so hätte die bekannte Neigung der Kapitäne, ihr Schiff nicht voll zu beladen, dafür aber mehr Bunkerkohle zu nehmen, zu leicht dazu geführt, daß die Ladefähigkeit nicht so voll ausgenutzt würde, wie wenn jede Reise nach ihrer Beendigung kaufmännisch einzeln abgerechnet worden wäre. Aus diesem Grunde wurde verfügt, daß die Kapitäne in jedem Falle ihre Marschfahrt, ihre gesamte Ladefähigkeit, den Kohlenverbrauch in See und als wichtigstes eine möglichst genaue Schätzung ihres Brennstoffverbrauches bei der für den Geleitzug jeweils vorgeschriebenen Normalgeschwindigkeit anzugeben hatten. Dementsprechend traf dann der Beauftragte des Schiffahrtsministeriums seine Anordnungen über die genaue Höhe der zu nehmenden Bunkermenge. Nach der Ankunft in England wurde eine Gegenkontrolle über den an Bord verbliebenen Brennstoffrest durchgeführt und darüber eine entsprechende Kartei im Schiffahrtsministerium eingerichtet, deren Ergebnisse wöchentlich nach Nordamerika durchgegeben wurden.

Diejenigen Schiffe, welche leichte und sperrige Ladungen an Bord hatten, so daß der gesamte im Schiff zur Verfügung stehende Laderaum mit diesem Maßgut vollgestaut war, ohne daß der Dampfer auf seinen vollen, gesetzlich zugelassenen Tiefgang gekommen war, nahmen eine zusätzliche Kohlenladung an Deck, wodurch im Sommer und Herbst 1918 — als in England großer Kohlenmangel war — bei der Beschaffung von Bunkerkohle eine gewisse Erleichterung eintrat. In dieser und noch in mancher anderen Hinsicht wirkten also die genannten Beauftragten in der Weise, daß sie nach Möglichkeit die kaufmännische Ausnutzung der Schiffe sicherstellten, welche normalerweise in Friedenszeiten automatisch dafür sorgt, daß aus der Tonnage möglichst viel herausgeholt wird.

Außerdem wurde auf verschiedene Weise versucht, diejenigen Dampfer, welche nicht einmal die Mindestgeschwindigkeit der langsamen atlantischen Geleitzüge durchhalten konnten, aus diesem Fahrtgebiet zu entfernen. Deshalb waren die auf den Konvois mitfahrenden Offiziere verpflichtet, nach Ankunft im Vereinigten Königreich die Namen der Schiffe zu melden, welche infolge un-

zureichender Geschwindigkeit oder aus ähnlichen Ursachen den Konvoi aufgehalten oder womöglich den Anschluß verloren hatten. Diese Berichte wurden zur Berücksichtigung für spätere Geleitzüge nach Nordamerika weitergegeben. Leider war es doch nicht möglich, alle Dampfer mit unzureichender Maschinenstärke für die Zukunft auszusondern, denn viele derselben gehörten unseren Alliierten oder waren gecharterte neutrale Schiffe. Später gingen wir daher dazu über, diese langsamen Schiffe als Einzelfahrer nach Berehaven abzufertigen, und von dort aus wurden sie je nach der augenblicklichen deutschen U-Bootstätigkeit zur Entlöschung nach einem gerade günstig gelegenen Platze weiterbeordert.

Vor unserem Übergang zum Geleitzugsystem konnten die Reeder infolge der amtlichen Zensur über das Kabelnetz und wegen des Einstellens des üblichen öffentlichen Meldewesens für die Seeschiffahrt sich nur in unzureichendem Maße über die Schiffsbewegungen ihrer eigenen Dampfer auf dem laufenden halten. Nach der Einführung des Konvoisystems wurde es aber praktisch möglich, den Reedern ohne Gefahr, daß der deutsche Nachrichtendienst daraus Nutzen ziehen konnte, 48 Stunden vorher die wahrscheinliche Ankunftszeit ihrer fälligen Schiffe bekannt zu geben, so daß sie in der Lage waren, alle möglichen Schritte für eine schnelle Expedition vorzubereiten.

Der Übergang zum Geleitzugsystem Juni/Juli 1917.

Zufälligerweise fiel die erfolgreiche Durchführung des Versuchskonvois von Gibraltar mit der Erkenntnis zusammen, daß die Ölzufuhr unserer Flotte auch für den normalen Verbrauch nicht mehr ausreichend war. Um weitere Verluste an Tankdampfern zu vermeiden, wurde daher verfügt, daß von jetzt an regelmäßig aus Nordamerika alle acht Tage Konvois abzulassen seien. Der erste hatte übrigens Hampton Roads am 24. Mai verlassen. In Zukunft sollten alle in Frage kommenden Tankdampfer diesen „H. H."-Geleitzügen angeschlossen werden.

Am 15. Juni 1917 wurde — nach erfolgreicher Durchführung der beiden ersten Versuchskonvois von Hampton Roads und Gibraltar — ein weiterer Schritt unternommen. Es wurde nämlich

verfügt, daß die „H. H."-Konvois alle vier Tage, und zwar nach der britischen Ost- oder Westküste abwechselnd, abfahren sollten, außerdem mußten sämtliche für die Regierung fahrenden Tankdampfer ohne Rücksicht auf ihren Löschhafen diesen Dampfergruppen angehängt werden, und zwar nicht im Törn mit den übrigen Schiffen, sondern sofort, sobald sie seeklar waren. Der Kurs der Geleitzüge nach der Ostküste führte übrigens südlich um Irland herum, und der nach der Westküste nördlich um diese Insel. Die Abholung im Sperrgebiet erfolgte jeweils durch die Handelsschutzflottillen von Devonport oder Buncrana.

Am 22. Juni 1917 wurde der Oberbefehlshaber unserer nordamerikanischen Station dahin unterrichtet, daß in Zukunft auch von den kanadischen Häfen ein Geleitzwang eingeführt werden würde. Die erste Dampfergruppe (H. S.-Convoys) verließ das kanadische Sydney (Cape Breton) am 10. Juli 1917. Der Fahrplan sah achttägige Abfahrten vor. Die ersten Geleitzüge waren aus Dampfern nach unserer Ost- und Westküste gemischt zusammengesetzt, sie gingen südlich um Irland herum und wurden durch die amerikanischen Zerstörer aus Queenstown in Empfang genommen.

Im November 1917 wurde vorübergehend Halifax in der Nähe der Mündung des St. Lawrence-Stromes als Versammlungshafen bestimmt. Im Juli 1918 wurde jedoch wiederum auf Sydney (C. B.) zurückgegriffen.

Ab 6. Juli 1917 wurde das Geleitzugsystem weiter ausgedehnt auf die Dampfer aus den nördlichen USA.-Häfen, welche sich in New York zu versammeln hatten. Die Vereinigten Staaten waren jetzt technisch in der Lage, Kriegsschiffssicherung sowohl über den Ozean als auch durch das U-Bootssperrgebiet zu stellen, wobei ihre Zerstörer ihren Stützpunkt in Queenstown hatten. Diese Geleitzüge (H. N.) nahmen zuerst sowohl Dampfer nach der Ost- als auch nach der Westküste mit. Ihr Kurs führte südlich von Irland vorbei. In der Folge wurde es jedoch so gehalten, daß die Heimkonvois von Sydney sowie New York (H. S. und H. N.) nach unserer Ostküste mit achttägigen Zwischenräumen ankamen, und zwar auf dem südlichen Dampferwege bei Abholung durch ein Geleit aus Queenstown. Die Dampfer-

gruppen, welche von den gleichen Abgangshäfen nach unserer Westküste bestimmt waren, mußten nach Vorschrift gleichfalls alle acht Tage, aber nördlich um Irland eintreffen, wobei ihre Zerstörersicherung von Buncrana aus gestellt wurde. Der letztere Stützpunkt hatte demnach alle acht Tage zwei Geleitzüge aufzunehmen, und zwar einen von Hampton Roads nach der Westküste und abwechselnd einen von Sydney (Kanada) oder New York. Queenstown hatte alle acht Tage abwechselnd Dampfer aus Sydney (Kanada) oder New York nach unserer Ostküste abzuholen und Devonport alle acht Tage einen Geleitzug von Hampton Roads nach der englischen Ostküste.

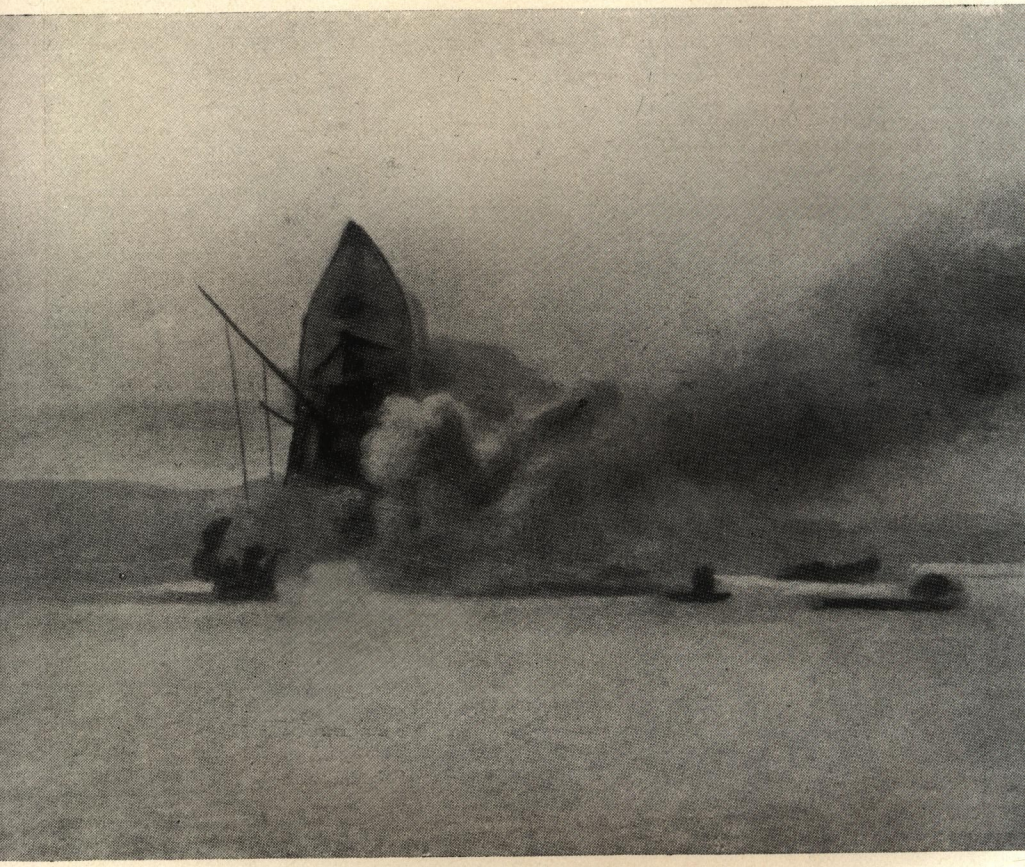
Am 20. Juli 1917 ergingen die Befehle für die Einrichtung regelmäßiger verbandsweiser Abfahrten mit viertägigen Zwischenräumen von Gibraltar, abwechselnd mit der Bestimmung nach der Ost- und Westküste. Sie wurden durch Handelsschutzverbände aus Falmouth bzw. Milford gesichert, welche sich diesmal hauptsächlich aus Fischdampfern zusammensetzten. Die Bezeichnung dieser regelmäßig durchgeführten Konvois war „H. G. 2", die erste Abfahrt von Gibraltar fand am 26. Juli 1917 statt.

Am 31. Juli wurde auch das Konvoisystem für den Südatlantik eingeführt. Die schnelleren Schiffe mit einer Geschwindigkeit von 10 Knoten und mehr hatten sich in Sierra Leone (H. L.-Convoys) zu versammeln, die langsameren hatten als Abgangshafen Dakar (H. D.-Convoys).

Die Einführung von Geleitzügen für von England auslaufende Dampfer.

Am 11. August 1917 erging die Verfügung, daß auch die von England abfahrenden Dampfer verbandsweise durch das deutsche Sperrgebiet geleitet werden sollten. Die Bezeichnung dieser Konvois war: O.D.-, O.Q.-, O.B.-, O.M.-, O.F.-Convoys. (Aus dem ersten Buchstaben ist ohne weiteres ersichtlich, daß es sich um „outward convoys" handelte.) Mitte August stellte es sich heraus, daß die Deutschen nunmehr ihre Aufmerksamkeit auf unsere auslaufende Tonnage richteten, da ihnen Erfolge bei den einlaufenden Dampfern sehr erschwert waren.

Neubau von Handelsschiffstonnage am laufenden Band



Das letzte Aufbäumen

Im April 1917 war der Anteil der Versenkungen von auslaufenden Dampfern 7% gegenüber 18% bei den einlaufenden Schiffen gewesen. Im jetzigen Zeitpunkte verminderten sich jedoch die Verlustzahlen bei dem nach England fahrenden Schiffsraum sehr schnell. Die Torpedierungen von auslaufender Tonnage nahmen erheblich an Zahl zu, so daß wir uns veranlaßt sahen, im August auch Geleitzüge von England aus einzuführen. Da unsere Handelsschutzflottillen zahlenmäßig beschränkt waren, sahen wir uns dazu gezwungen, für die Ausfahrt auf dieselben Geleitzugzerstörer zurückzugreifen, welche bereits einen einlaufenden Dampferverband abgeholt hatten.

Diese Fahrzeuge fuhren danach bis zu dem Punkte an der Sperrgebietsgrenze mit, welcher jeweils für die Verbandsauflösung befohlen war, kehrten dann — im allgemeinen nach Einbruch der Dunkelheit — um und dampften mit einer je nach den Umständen erforderlichen Geschwindigkeit nachts zu dem Treffpunkt mit dem einlaufenden Geleitzug, den sie abholen sollten. Infolgedessen kam es auf genaues Innehalten der Zeit an, und dies bedeutete für die Tätigkeit der Zerstörer eine erhebliche Erschwerung. Bis dahin war es so gewesen, daß sie direkt zu der befohlenen Aufnahmestelle mit hoher Geschwindigkeit liefen. Jetzt mußten sie jedoch stattdessen zwei Tage mit dem auslaufenden Geleitzug Zickzack fahren.

Von diesem Zeitpunkt an mußte das Programm starr durchgeführt werden, ohne daß die Möglichkeit für gelegentliche Abänderungen gegeben war.

Neue allgemeine Vorschriften

Die allgemeinen Vorschriften für die eigentliche Handelsschiffahrt vom 15.8.1917 / Vermeidung von Kollisionsgefahren / Bis zu 8 Kiellinien / Tankdampfer und besonders wertvolle Ziele in die mittleren Kiellinien!

Am 15. August 1917 wurden folgende allgemeine Vorschriften neu erlassen:

Geleitzüge für die eigentliche Handelsschiffahrt.

1. „Die unter Geleit nach England fahrenden Handelsdampfer (mercantile convoys) sowie der Sierra Leone-Konvoi (combined troop und mercantile convoy), welcher auch militärische Transporter mitnimmt, haben ihre überseeischen Abfahrten gemäß beiliegendem Fahrplan innezuhalten. An der Grenze des Sperrgebiets hat das gleichfalls programmäßig vorgesehene Zerstörergeleit sie von den namhaft gemachten Stützpunkten aus an einem Treffpunkt aufzunehmen, welcher jedesmal von der Admiralität befohlen und dem verantwortlichen Seebefehlshaber der Handelsschutzflottille mitgeteilt wird. Es besteht ferner die Absicht, demnächst mit achttäglicher Abfahrt von Halifax einen schnellen Geleitzug für Transporter und Handelsschiffe einzurichten.
2. Die berechneten Ankunftszeiten am Treffpunkt mit der Zerstörersicherung können aus der besonderen Anlage ersehen werden.
3. Die U-Bootssicherung muß, bevor sie die einlaufenden Geleitzüge in Empfang nimmt, jeweils einen auslaufenden Konvoi durch das Sperrgebiet bringen. Die Abfahrtszeit des letzteren wird vom ältesten Seebefehlshaber im Versammlungshafen so festgesetzt, daß sie die fahrplanmäßige und wirkliche

Position des einlaufenden Geleitzuges berücksichtigt. Prinzipiell sollten die genannten beiden Dampfergruppen nicht denselben Weg nehmen, und der Kurs des einlaufenden Konvois ist von der Admiralität festzulegen.

Die Abfahrtszeit des auslaufenden Verbandes war so festzusetzen, daß die Zerstörer bei Anbrechen der Nacht vor ihrer Aufnahme des Heimkonvois entlassen werden und die Dunkelheit zum Anmarsch für ihre neue Aufgabe ausnutzen können. Es ist dabei nicht unbedingt nötig, mit dem Handelsschutzverband den auslaufenden Geleitzug bis an die Grenze des von U-Booten gefährdeten Gebietes zu bringen, unter der Voraussetzung, daß die Dampfer bei Anbruch des folgenden Tages bereits außerhalb desselben stehen.

Vordringlich und wichtig ist es, auch bei unvorhergesehener Verzögerung im Ablassen des Geleitzuges nach Übersee auf alle Fälle sicherzustellen, daß der einlaufende Konvoi zur planmäßigen Zeit und am befohlenen Orte aufgenommen wird. Hierauf hat der älteste Seebefehlshaber des Zerstörergeleits unbedingt zu achten.

4. Beim Einteilen der Schiffe in die auslaufenden Geleitzüge muß darauf geachtet werden, daß in die südlichen Kiellinien die Dampfer gehören, welche später nach Süden gehen, und in die nördlichen die Schiffe, welche später selbständig einen nördlichen Kurs einzuschlagen haben. (Zwecks Vermeidung von Kollisionsgefahren.)

Es muß außerdem noch Rücksicht auf Tonnage und Maschinenstärke der einzelnen Dampfer genommen werden, ferner darauf, ob letztere in Ballast oder mit Ladung fahren. Die Zahl der nebeneinander fahrenden Kiellinien soll nicht größer sein als acht, die Schiffszahl in den beiden äußeren darf nicht größer sein als 3. Tankdampfer, und besonders wertvolle Dampfer müssen stets in einer der mittleren Kiellinien fahren.

5. Es wird vorteilhaft sein, die Auflösung des Konvois nicht gleichzeitig vorzunehmen, sondern nacheinander die Signalbefehle getrennt für die einzelnen Kiellinien zu geben.

Jedes Schiff sollte einen ausgearbeiteten Plan mitbekommen, durch den sichergestellt wird, daß die Schiffe sofort nach dem

Abdrehen der Handelsschutzflottille für ihre Weiterfahrt über einen weiten Seeraum verstreut werden.

Jeder Dampfer muß Befehl erhalten, daß er die nächsten 24 Stunden nach Auflösung des Geleitzuges mit Höchstgeschwindigkeit fährt, und zwar auf dem ihm vorgeschriebenen Kurse.

6. Der älteste Seebefehlshaber im Versammlungshafen hat den Kapitänen allgemeine Befehle (C. S. 04) und einen Satz Diagramme für das Zickzackfahren im Konvoi (C. B. 514) vor dem Auslaufen zu übergeben.

Außerdem muß dafür gesorgt werden, daß die Kapitäne in einer Sitzung mündliche Instruktionen erhalten.

7. Sollten deutscherseits Minensperren in der Nähe eines Versammlungshafens geworfen, oder der betreffende Hafen zeitweilig aus diesem oder einem anderen Grunde für geschlossen erklärt worden sein (port being closed), oder sonst irgendwie die Abfahrt verzögert werden, so ist auf alle Fälle sicherzustellen, daß der zugeteilte Handelsschutzverband planmäßig ausläuft, um den Heimkonvoi pünktlich in Empfang zu nehmen. Wenn infolgedessen das Geleit ohne den fahrplanmäßig auslaufenden Geleitzug in See geht, bleibt es dem ältesten örtlichen Seebefehlshaber überlassen, den Dampfern Erlaubnis zum Einzelfahren auf den ihm augenblicklich sicher erscheinenden Kursen zu geben.

8. In nächster Zeit erhält jeder der örtlichen Seebefehlshaber eine Geheimkarte nebst Erläuterungen. Aus dieser hat er die befohlenen Ansteuerungswege der Heimkonvois und ihre Treffpunkte mit dem Zerstörergeleit zu entnehmen. Diese Karte ist als ganz geheim zu behandeln.

Die örtlichen Seebefehlshaber müssen sich untereinander über die von ihnen für die auslaufenden Geleitzüge befohlenen Kurse verständigen, um das Aufeinandertreffen zweier Geleitzüge zu vermeiden. 24 Stunden vor der Abfahrtszeit muß die Admiralität drahtlich über den befohlenen Kurs unterrichtet werden, und bei Abgang der Dampfergruppe müssen die Namen sämtlicher Schiffe sowie ihr Bestimmungsort an die Admiralität telegraphiert werden."

Am 12. Oktober 1917 wurde der Befehl für ausgehende Geleitzüge von Falmouth und Milford (O. F.- und O. M.-Convoys) genehmigt. Diese Schiffe mußten bis Gibraltar gemeinsam zusammenfahren, und Dampfer, welche etwa nach dem Nord- oder Südatlantik bestimmt waren, sollten unterwegs zu geeigneter Zeit detachiert werden.

Schnelle atlantische Konvois und der Mittelmeerverkehr

Bildung schneller transatlantischer Geleitzüge / Die deutsche U-Bootbedrohung im Mittelmeer / Schiffahrtsministerium verlangt Führung des ums Kap umgelenkten Asienverkehrs wieder durchs Mittelmeer / Tonnageersparnis 40 große Dampfer / Verstärkte Kohleneinfuhr nach Italien notwendig / Infolge schwerer Verluste der ersten beiden Geleitzüge beinahe Entschluß rückgängig gemacht / Die Verfilzung der starren Fahrpläne.

Am 23. August 1917 wurden Befehle zur Bildung von schnellen Geleitzügen (H. X.-Convoys) ausgegeben. Letztere setzten sich aus schnellen Truppentransportern und Handelsschiffen zusammen, ihre Mindestgeschwindigkeit sollte zunächst 12 Knoten, und später 12½ Knoten betragen. Abgangsort war Halifax in Kanada.

Am 8. September 1917 trat bei den Abfahrten von Hampton Roads (H. H.) und New York (H. N.) eine Änderung ein. In Zukunft wurden von Hampton Roads aus an Stelle der viertäglichen nur achttägliche Abfahrten durchgeführt. Außerdem wurde jedoch von New York alle vier Tage ein gemischter Geleitzug von mittlerer Geschwindigkeit nach der britischen Ost- und Westküste abgelassen, der ein Etmal von mindestens 240 Seemeilen am Tage durchhalten mußte. Später brauchten diese Schiffe jedoch nur 9½ Knoten laufen zu können.

Durch diese Neuregelung wurde die Gesamtzahl der Transatlantischen Geleitzüge nicht vermehrt. Nur an Stelle des einen langsamen Konvois von Hampton Roads wurde einer mit mittlerer Geschwindigkeit von New York eingeschoben. In bezug auf das Zerstörergeleit trat natürlich eine gewisse Änderung ein, denn

die Dampfer von New York wurden jetzt vom Handelsschutzverband von Devonport in Empfang genommen, sobald sie nach der Ostküste bestimmt waren, und im anderen Falle durch die Geleitflottille von Buncrana.

Die Geleitzüge von Hampton Roads kamen von da an abwechselnd mit denen aus Sydney an. Sie wurden von Queenstown abgeholt, sobald sie nach der britischen Ostküste bestimmt waren, und von Buncrana, wenn sie an der Westküste löschen sollten.

Geleitzüge durchs Mittelmeer.

Es ist notwendig, außer dem Seeverkehr über den Atlantik hier noch die durchgehenden Mittelmeerkonvois zu behandeln, welche zwischen Devonport oder Liverpool und Port Said verkehrten. Auf ihrem Wege zwischen England und Gibraltar passierten diese Schiffe den Atlantik und mußten infolgedessen mit dem allgemeinen Fahrplan der atlantischen Konvois abgestimmt werden.

Bis zur Einführung dieser Geleitzüge war wegen der schweren U-Bootsverluste im Mittelmeer unser Seehandel mit Indien und dem Fernen Osten ums Kap der Guten Hoffnung umgelenkt worden. Das Schiffahrtsministerium war jedoch der Ansicht, daß die Zahl der Dampfer, welche zum Transport wichtiger Ladungen von Indien und dem Fernen Osten benötigt wurden, um 40 vermindert werden konnte, sobald der Weg durchs Mittelmeer und dem Suezkanal wieder benutzbar war. Diese 40 Schiffe konnten dann zusätzlich im atlantischen „trade" eingesetzt werden. Naturgemäß konnte dort ihre Tragfähigkeit in der gleichen Zeit dreimal mehr ausgenutzt werden, als wenn sie den erheblich längeren Seeweg südlich um Afrika nach Indien und dem Fernen Osten fuhren.

Außerdem war es jetzt unbedingt notwendig, daß mehr britische Tonnage für die verstärkte Kohleneinfuhr nach Italien bereitgestellt werden mußte, und diese mußte den anderen Fahrtgebieten entzogen werden. Es handelte sich etwa um die Einfuhr von monatlich 100 000 Tonnen dorthin. Ein gewisser Ausweg wurde von uns darin gesehen, wenn man die laufende Kohlenzufuhr für Ägypten durch einige der nach Indien oder weiter östlich fahrenden Schiffe mit durchführen konnte, worauf die langsamen Dampfer,

die bis dahin Kohle nach Ägypten transportiert hatten, für Zwecke unserer Kohlenausfuhr nach Italien frei wurden. Es mußten also die Schiffe, welche bis dahin in Ballast oder mit Teilladungen nach Indien oder dem Fernen Osten südlich um Afrika herumgeleitet wurden, Kohlen an Bord nehmen und diese Ladungen auf ihrer Ausreise nach dem Osten in Port Said löschen.

Es lag daher im Augenblick für uns ein deutlich erkennbarer Vorteil darin, wenn der aus- und eingehende Ostasienverkehr den Weg durch das Mittelmeer anstatt um Afrika nehmen konnte. Infolgedessen wurde der Entschluß gefaßt, angesichts des schweren Tonnagemangels versuchsweise diesen Seeverkehr wieder durchs Mittelmeer zu leiten. Später wurde die Teilnahme an diesen Konvois zwischen Port Said und England auf Dampfer mit einer sicheren Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 Knoten beschränkt.

Der erste dieser Geleitzüge — mit der Bezeichnung O. E. 1 — wurde am 3. Oktober von England abgelassen, und am 7. November verließ der erste Gegenkonvoi (H. E.-Convoy) den Versammlungshafen von Aden. Leider kamen die ersten O. E.- und H. E.-Geleitzüge nicht ohne schwere Schiffsverluste davon, und dies hätte beinahe zur Folge gehabt, daß man von diesem Verfahren wieder abgegangen wäre. Der dritte, vierte und fünfte ausgehende Konvoi und der dritte und vierte eingehende Geleitzug waren sehr erfolgreich, jedoch bei späteren Abfahrten traten wieder Verluste und infolgedessen Zweifel an der Richtigkeit dieser Taktik sowie Widerspruch aus Reedereikreisen auf. Der Zeitgewinn war jedoch im Augenblick von solcher Bedeutung, daß das Schiffahrtsministerium die weitere Durchführung durchsetzte.

Betreffs der Sicherungsstreitkräfte wurde späterhin ein erheblicher Fortschritt erzielt, sobald wir in der Lage waren, diesen Schiffen von England bis Port Said und zurück Kanonenboote zuzuteilen, so daß unterwegs kein Wechsel in der U-Bootssicherung, wie bei den ersten Konvois, notwendig war. Von diesem Zeitpunkt ab wurden die Abfahrten bis zum Waffenstillstand etwa alle 16 Tage durchgeführt. Es stellte sich später dabei tatsächlich heraus, daß wir hierdurch 40 Dampfer wirklich einsparten.

Die Folge davon war, daß wir im Jahre 1918, als wir den für den Verkehr zwischen USA. und Frankreich verfügbaren

Schiffsraum verstärken mußten, eine große Anzahl von sonst auf Indien fahrenden Schiffen der P. & O., der British India, der Bibby-Line und der Brocklebank-Reederei u. a. m. hierfür zur Verfügung hatten. Wenn diese durchgehenden Konvois durchs Mittelmeer nicht rechtzeitig eingerichtet worden wären, dann wäre dieser Schiffsraum noch für unsere wichtige Einfuhr aus dem Mittleren und Fernen Osten beschäftigt worden.

Es soll daher noch einmal deutlich gesagt werden, daß infolge der rechtzeitigen Einführung dieser durchgehenden Mittelmeergeleitzüge die Möglichkeit der Lösung folgender Transportaufgaben gegeben war:

A. Die laufende Kohlenausfuhr nach Ägypten, mit Einschluß der Bunkerkohlen, welche auf der Rückfahrt aus Ostasien dort genommen werden mußten.

B. Der wichtige britische Einfuhrbedarf aus Indien und dem fernen Osten, wobei gleichzeitig noch Schiffsraum erspart wurde für:
   a) Verstärkte Kohleneinfuhr nach Italien,
   b) Zusätzliche Tonnage für Truppentransporte und wichtige Zufuhren aus Nordamerika.

Dies ist wohl das deutlichste Beispiel dafür, in wie hohem Grade eine zentrale Kontrolle der Seeschiffahrt sowie die Dispositionsmöglichkeit über die Schiffsbewegungen eine Ersparnis an Schiffsraum ermöglicht.

Ich möchte noch an einem Beispiel aus dem November 1918 zeigen, wie sehr das gesamte Programm unseres Konvoisystems allgemein verwickelt war. Die Abfahrtszeiten des großen Geleitzugs, welcher durch das ganze Mittelmeer nach England fuhr, mußten sich jeweils nach dem Ablassen des „Truppenkonvois mit mittlerer Geschwindigkeit" von Kanada nach Großbritannien richten. Damit wiederum die benötigten zeitlichen Zwischenräume für die auslaufenden Schiffe von Devonport und Milford erreicht werden konnten, konnten die Konvois von Sierra Leone und Dakar nur auf solche Termine gelegt werden, daß dies zu den Geleitzügen von New York oder Gibraltar jeweils paßte. Die Abfahrtszeiten von Dakar schließlich waren während der ersten Hälfte 1918 abhängig von dem Fahrplan ab Rio de Janeiro, da diese Dampfer den letzten Teil ihres Weges mit den Dakar-Konvois zusammenfahren mußten.

Das Problem des Ozeantransportes der amerikanischen Armee

Die amerikanischen Truppentransporte 1918 / Ihre Erleichterung durch bereits eingespieltes Konvoisystem / Über 1 Million Mann in britischen Geleitzügen / Alle schnellen Dampfer nach dem Nordatlantik! / Dringender Truppenbedarf in Frankreich wegen der deutschen Frühjahrsoffensive / Auch rein amerikanische Transporte / Die „Monstertransports" der 4 größten Schnelldampfer der Welt / Genaue Zahlen über die monatlichen Truppenverschiffungen.

Es war ein Glück, daß unser Konvoisystem bereits zu Beginn 1918 voll arbeitete, denn es erleichterte uns außerordentlich die zu treffenden Maßnahmen, als um diese Zeit die großen amerikanischen Truppentransporte nach Frankreich einsetzten. Im Jahre 1918 wurden von Nordamerika über 1 000 000 Soldaten in britischen Geleitzügen befördert, und vom Sommer dieses Jahres ab belief sich der Monatsdurchschnitt dabei auf über 300 000 Mann.

Es ist eine große Frage, ob die Regierung der Vereinigten Staaten es gewagt hätte, ihre Truppen so schnell und in so großen Einheiten über den Atlantik zu senden, wenn sich nicht das Konvoisystem bereits seit Ende 1917 als ein erfolgreiches strategisches und taktisches Mittel gegen U-Bootsangriffe bewährt hätte. Außerdem hätten wir noch einen erheblichen Zeitverlust gehabt, bis wir zu der praktisch besten Lösung gelangt wären und die ganze Organisation aufgebaut hätten.

Als die verantwortungsschwere Aufgabe nun an uns herantrat, war es uns möglich, die ganze große Organisation lediglich durch ein paar Telegramme auf den Truppentransport umzustellen. Allerdings mußten noch auf den Dampfern eine Anzahl schiffbaulicher Veränderungen für die Umstellung von Ladungs- auf Truppentransport vorgenommen werden. In Ausnahmefällen bedeutete dies sogar einen grundlegenden Umbau des Schifftyps.

Aber an dem eigentlichen Fahrplan konnte festgehalten werden, abgesehen davon, daß die Marschgeschwindigkeit einzelner Geleitzüge etwas geändert wurde, daß die Geleitzerstörer zahlenmäßig etwas verstärkt und ihre Aufnahmestellungen etwas weiter nach Westen in den Ozean hinausgelegt wurden.

Bereits seit Herbst 1917 wurde regelmäßig ein Konvoi von Truppentransportern (H. X.-Convoy) für kanadische Truppen zwischen Halifax und England gefahren. Dieser nahm außerdem Handelsdampfer mit einer Mindestgeschwindigkeit von 12½ Knoten in beladenem Zustand mit.

Im Jahre 1918 war es die erste und wichtigste Aufgabe des Schiffahrtsministeriums, alle schnellen Dampfer nach dem Nordatlantik zu disponieren, welche für die Einreihung in diese Geleitzüge zwar technisch geeignet, aber noch auf anderen Meeren beschäftigt waren, sowie dieselben so schnell wie möglich auf Werften für den Truppentransport einzurichten. Wie bereits ausgeführt, war es uns gelungen, eine große Anzahl von Schiffen infolge der Einführung des großen Mittelmeerkonvois (Through Mediterranean Convoy) für diese Transporte freizubekommen. Um die Geschwindigkeit dieser schnelleren Dampfer besser auszunutzen, wurde beschlossen, nicht mehr Halifax als Angangshafen zu nehmen sondern New York sowie die Mindestgeschwindigkeit auf 13 Knoten festzusetzen, beziehungsweise auf 13½ Knoten in der Sperrgebietszone. Durch die Wahl von New York als Versammlungshafen wurde die Einschiffung der amerikanischen Truppen natürlich außerordentlich erleichtert.

Es stellte sich jedoch bald heraus, daß angesichts des dringenden Truppenbedarfs in Frankreich infolge der deutschen Offensive und im Hinblick auf die für den Abtransport in USA. bereits verfügbaren Truppenmengen die Zahl der für die H. X.-Konvois in Frage kommenden Dampfer ungenügend war. Als Ausweg wurde zunächst vorgeschlagen, daß auch auf den 9½ Knoten-Dampfern, die von New York in den H. N.-Konvois abgingen, Truppen eingeschifft werden konnten. Aber die Regierung der Vereinigten Staaten hatte Bedenken. Außerdem waren nur wenige dieser Schiffe für entsprechende Umbauten geeignet.

Das Schiffahrtsministerium stellte jedoch fest, daß es noch eine große Anzahl von Dampfern mit einer Geschwindigkeit von 11½ bis 12 Knoten gab, welche an sich für schiffbauliche Änderungen geeignet, aber für die Einstellung in die H. X.-Konvois nicht schnell genug waren.

Vom Marinestandpunkt aus war es praktisch undurchführbar, für irgendwelche Geleitzüge zusätzliche Sicherungsstreitkräfte bereitzustellen, außerdem war es nicht wünschenswert, die Zahl der Konvois mit Rücksicht auf den allgemeinen eingeführten Fahrplan zu vermehren. Es handelte sich also um die Frage, welche der normalen Abfahrten durch einen „Truppentransporter-Konvoi von mittlerer Geschwindigkeit" ersetzt werden sollte.

Die Konvoiabteilung des Schiffahrtsministeriums stellte umfangreiche Statistiken zusammen und schlug schließlich vor, daß ein Teil der Liniendampfer, welche sonst in die gewöhnlichen Konvois von New York eingestellt wurden, in Zukunft auf Südamerika fahren sollte, nachdem sie auf ihrem alten Fahrtgebiet im Nordatlantik durch Schiffe mit über 11½ Knoten ersetzt waren.

Nach Durchführung dieses Wechsels sollten die bisherigen Geleitzüge von New York nach der britischen Westküste in Fortfall kommen und statt dessen alle acht Tage ein 11½-Knoten-Konvoi von Halifax abwechselnd nach der britischen Ost- und Westküste abgelassen werden, welcher sich aus Truppentransportern und Frachtdampfern zusammensetzte. Dies bedeutete, daß nach wie vor nur alle acht Tage einlaufende Konvois auf der europäischen Seite ankamen. Der einzige Unterschied bestand darin, daß alle 16 Tage ein H. C.-Konvoi nach der Ostküste und alle 16 Tage ein solcher nach der Westküste abfuhr. Der Grund für die Bedienung der Ostküste lag darin, daß viele der beteiligten Dampfer für den Transport von Gefrierfleisch eingerichtet waren. Diese Ladungen wurden dringend in Nordfrankreich und in London benötigt, insbesondere weil der Kühlhausraum in Liverpool sehr begrenzt war und es praktisch unmöglich war, das ganze eingeführte Gefrierfleisch dort zu lagern und sachgemäß zu behandeln.

Voraussetzung für diesen Plan war, daß der bereits Anfang Januar gemachte Vorschlag, alle Dampfer von hoher Geschwin-

digkeit auf New York laufen zu lassen, durchgeführt wurde. Hierdurch sollte es ermöglicht werden, die Ladungsmengen für die Westküste, welche bis dahin durch die erwähnten H. N.-Westküstenkonvois befördert waren, nach Maßgabe des verfügbaren Ladungsraumes mit den Schnelldampfern zu befördern, welche jetzt nach der Westküste umdisponiert wurden.

Sämtliche Dampfer von größerer Geschwindigkeit (d. h. die sogenannten H. X. ships) sollten deshalb in Zukunft nur auf die britische Westküste fahren. Ladungen für die Ostküste sollten stattdessen mit H. N.- oder H. C.-Geleitzügen befördert werden. Die nötigen Zerstörer für den H. C.-Ostküstenkonvoi wurden auf die Weise verfügbar gemacht, daß ein Geleitverband von Buncrana nach Devonport verlegt wurde. Diese Fahrzeuge hatten von jetzt an in achttägigem Törn einen H. N.-Westküstenkonvoi abzuholen. Da der H. C.-Konvoi bis ganz nach Folkestone Gate gebracht werden mußte, konnte der hierfür abgeteilte Handelsschutzverband nur mit 16tägigem Zwischenraum einen Geleitzug aufnehmen. Die Sicherungsfahrzeuge für den H. C.-Konvoi nach der Westküste kamen von Queenstown.

Dafür brauchte dieser Stützpunkt in Zukunft nicht mehr die Geleitfahrzeuge für den Dakar-Geleitzug zu stellen. Diese Aufgabe wurde vielmehr demjenigen Handelsschutzverband übertragen, welcher ausgehend eine nach Gibraltar bestimmte Dampfergruppe von Milford sicherte. Man ersieht daraus, daß erhebliche organisatorische Umwege notwendig waren, wenn es erreicht werden sollte, daß dieser eine neue Geleitzug in den bestehenden Fahrplan eingeschoben werden konnte, ohne daß die Zahl der selbständigen Zerstörergeleitverbände vermehrt werden mußte.

Außer den im vorstehenden erwähnten H. X.- und H. C.-Konvois gab es für den Transport der amerikanischen Armee noch zwei besondere Wege:

a) „Geleitzüge für amerikanische Truppen" (United States direct troop-convoys) von New York nach der Bucht von Biskaya. Diese wurden vollständig durch die amerikanische Marine abgewickelt und gesichert. Lediglich die Festsetzung ihrer Kurse geschah in Zusammenarbeit mit der britischen Admiralität.

Späterhin wurden diese Transporterverbände im allgemeinen zweimal innerhalb acht Tagen abgelassen. Der schnellere derselben setzte sich aus drei Schiffen zusammen und fuhr oft ohne Kriegsschiffsgeleit. Der andere war aus einer großen Zahl Dampfer von mittlerer Geschwindigkeit gebildet und fuhr unter dem Schutz von Kriegsschiffen. An der Grenze des Sperrgebiets wurden beide Gruppen durch amerikanische Zerstörerverbände aus Brest abgeholt. Die letzteren sicherten später bei ihrem Auslaufen für Durchführung dieser Aufgabe die sogenannten O. R.- und O. V.-Konvois. Für diese Truppentransporte verwendeten die Vereinigten Staaten übrigens die schnelleren der deutschen Dampfer, welche im Jahre 1914 die neutralen amerikanischen Zufluchtshäfen angelaufen hatten.

b) Die „Riesentruppentransporter" („Monster" Transports): Dies waren die Schnelldampfer „Olympic", „Mauretania", „Aquitania" und „Leviathan" (der frühere deutsche Dampfer Vaterland). Diese Schiffe waren schwer armiert und fuhren über den Ozean als Einzelfahrer im Vertrauen auf ihre große Geschwindigkeit und ihre Geschütze als Schutz gegen deutsche Handelszerstörer. An der Grenze des Sperrgebiets wurden sie durch ein Zerstörergeleit in Empfang genommen. Die erstgenannten drei Schnelldampfer fuhren mit britischer Besatzung und unter Verantwortung der britischen Marine. Der „Leviathan" unterstand der amerikanischen Marine. Allein die drei erstgenannten britischen Schiffe transportierten im Jahre 1918 135467 Mann über den Atlantik.

Die zahlenmäßige Stärke der amerikanischen und kanadischen Truppen, welche in den einzelnen Monaten des Jahres 1918 mit den H. X.-, H. C.-Konvois und mit den drei britischen Riesendampfern über den Ozean verschifft wurden, war folgende:

Januar	22 440
Februar	25 447
März	27 787
April	60 455
Mai	127 560

Juni	148 964
Juli	208 864
August	163 020
September	143 490
Oktober	94 309
November	14 798
Im ganzen Mann:	1 037 116

Hiervon wurden mit H. X.-Konvois transportiert	631 230
„ „ „ H. C.- „ „	270 419
„ „ „ „Monster"-Transports transportiert	135 467
	1 037 116

Davon waren amerikanische Truppen	954 416
„ „ kanadische „	82 700
	1 037 116

Das Gesamt-Ergebnis der Truppentransporte zwischen Januar und November 1918 über den Atlantik war demnach eine Kopfzahl von 1 037 116. Unsere Mannschaftsverluste bei diesem gewaltigen Unternehmen beliefen sich nur auf 637 Mann, d. h. 0,061 vom Hundert!

Zwanzigstes Kapitel

Eine Zusammenstellung sämtlicher gefahrener Konvois

Die Geleitzüge von Rio de Janeiro / Dakar und Sierra Leone (Freetown) / Höchstziffern für die Stärke einzelner Konvois / Zusammenstellung aller bis Kriegsende abgelassenen atlantischen Geleitzüge.

Zu Beginn des Jahres 1918 wurden auch direkte Konvois zwischen Rio de Janeiro und Großbritannien eingerichtet. Ihre Hauptaufgabe war die Sicherstellung des Transportes der argentinischen Weizenernte, welche von den Alliierten aufgekauft war. In der ersten Zeit wurden diese Verbände auf die Einstellung von Dampfern mit einer Geschwindigkeit von unter 10 Knoten beschränkt. Um eine möglichst sparsame Ausnutzung ihrer ozeanischen sowie der Zerstörersicherung zu erreichen, wurden sie zeitlich mit den fahrplanmäßigen H. D.-Konvois aus Dakar von einem Treffpunkt auf der Höhe von Dakar ab zusammengelegt und hießen von da an „H. J. D.-Convoys".

Eine kurze Zeit lang wurden auch von Rio de Janeiro aus Geleitzüge mit Schiffen von 10 Knoten und darüber durchgeführt, welche sich in der Nähe von Sierra Leone mit der H. L.-Dampfergruppe vereinigten und dann die Bezeichnung „H. J. L.-Convoys" trugen. Die Zunahme der deutschen Unterseebootstätigkeit an der Westküste von Afrika hatte bewiesen, daß diese Geleitzüge notwendig waren. Sie wurden von März bis August 1918 gefahren.

Die Dampferzahl in den einzelnen Geleitzügen.

Die zahlenmäßige Höchststärke des ersten Versuchskonvois von Hampton Roads im Mai 1917 war mit 12 Schiffen festgesetzt. Ab Juni 1917 wurde sie jedoch auf 20 Dampfer erhöht. Im September verfügte die Admiralität weiterhin, daß kein Geleit-

zugverband ohne Anfrage bei der britischen Admiralität aus mehr als 26 Schiffen zusammengesetzt werden durfte. Es stellte sich jedoch dann heraus, daß die zugelassene maximale Dampferzahl beträchtlich erhöht werden mußte. In jedem Fall, wo es sich um mehr als 36 Schiffe handelte, mußte aber eine besondere Erlaubnis von der Admiralität eingeholt und unbedingt eine kleinere Zahl angestrebt werden, sobald es sich um Geleitzüge handelte, welche nördlich um Irland durch den irischen Nordkanal dampfen mußten.

Der zahlenmäßig stärkste atlantische Konvoi war der Geleitzug „H. N. 73", welcher am 18. Juli 1918 von New York abgelassen wurde. Er setzte sich aus 47 Dampfern zusammen, von denen vier für das Mittelmeer bestimmt waren. Er konnte ohne Verluste durchgeführt werden.

Zusammenstellung der atlantischen Konvois, welche seit Beginn des Geleitzugsystems bis einschließlich 16. 11. 1918 abgelassen wurden:

Einlaufend		Auslaufend	
Unterscheidungs-Buchstaben und -Zahlen	Gesamtzahl der Konvois	Unterscheidungs-Buchstaben und -Zahlen	Gesamtzahl der Konvois
H. H. 1—75	75	O. D. 1—136 . . . . (ohne 84)	135
H. N. 1—90 . . . . (ohne 29)	89	O. Q. 1—31 . . . . (ohne 25 und 30)	29
H. X. 1—55	55	O. B. 1—89 . . . . (ohne 28, 30, 37 und 39 und 2 Sonderabfahrten)	87
H. S. 1—61	61		
H. C. 1—23	23		
H. B. 1—19	19		
H. G. 1—120 . . . . (ohne 36)	119	O. L. 1—40	39
		O. L. B. 1—14	14
H. D. 1—56	56	O. L. X. 39—51	13
H. L. 1—55	55	O. C. 1—10	10
H. J. D. 1—19 . . .	22	O. F. 1—57	57
H. J. L. 1— 3 . . .		O. M. 1—113	113
H. E. 1—22	22	O. E. 1—24	24
Insgesamt:	596	Insgesamt:	521

*) Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf ausgefallene Abfahrten, die Konvois H. N. 29 und H. G. 36 lösten sich infolge stürmischen Wetters bei der Überfahrt auf.

Einzelheiten und Allgemeines

Regelung der Marschwege für die nordatlantischen Konvois / Deutsche U-Boote klagen drahtlos, daß sie keine Handelsschiffe sichten / Nachrichten über alle Geleitzugsbewegungen an alle interessierten Dienststellen / Die telegrafische Klarmeldung / Bergungsdampferstationen / Das Problem der Löschhäfen / Abstoppen des Verkehrs nach Frankreich beim Einlaufen eines Atlantikkonvois nach englischer Ostküste / Genaue Zahlen über die günstige Auswirkung des Geleitzugsystems auf die Schiffsverluste / Verschiedene Organisationsänderungen in den Heimathäfen.

Die Kursbestimmung für die Konvois und das Absetzen der Kurse für die atlantischen Geleitzüge erfolgte auf Grund einer Geheimkarte, in welche die verschiedenen Treffpunkte und Überfahrtswege eingetragen waren.

Der Dampferweg der nordatlantischen Konvois.

In diesem Fahrtgebiet wurden die Kurse bis 22 Grad Westlänge vom Versammlungshafen aus durch den Konvoioffizier des betreffenden Hafens vorgeschrieben. Der britische Stationschef auf der nordamerikanischen Station erließ lediglich die allgemeinen Richtlinien dafür.

Die allgemeine Regelung der Kurse für den Winter 1917 wurde nach einer Fühlungnahme zwischen der Admiralität und dem genannten Stationschef festgelegt. Etwas später trat insofern eine Änderung ein, als für den nach Westen gehenden Verkehr bestimmte Linien vorgeschrieben wurden, um nach Möglichkeit das Aneinandergeraten von nach Westen fahrenden Dampfergruppen mit Geleitzügen auf östlichem Kurse unbedingt zu verhindern.

„North-about Route".

Von Zeit zu Zeit wurden Sonderbefehle herausgegeben für die „oben herum" fahrenden Konvois, d. h. für diejenigen, welche nördlich um Irland gingen. Diese sollten ein gewisses Seegebiet

bei Tage passieren. Von Zeit zu Zeit trat in der Festlegung desselben entsprechend der jeweiligen deutschen U-Bootstätigkeit oder der Jahreszeit eine Veränderung ein.

Die Ankunftszeiten am Treffpunkt mit den Zerstörern.

Von Zeit zu Zeit wurde die Uhrzeit der Ankunft der Heimkonvois an der Aufnahmestelle durch das zugeteilte Zerstörergeleit geändert, so daß der Verband dort nach Möglichkeit bei Tageslicht ankam.

Der Kurs, welcher jedem abgelassenen Geleitzug bis 22 Grad Westlänge vorgeschrieben war, wurde an die britische Admiralität gedrahtet und von dieser an den Chef der Großen Flotte, ferner an den Oberbefehlshaber in Queenstown und an den amerikanischen Konteradmiral, welcher das amerikanische Schlachtkreuzergeschwader in Berehaven befehligte, weitergegeben, damit sie für den Fall eines Angriffes auf einen Konvoi durch einen deutschen Schlachtkreuzer stets unterrichtet und im Bilde waren.

Alle Geleitzüge erhielten jeweils einen Kurs nördlich und einen südlich um Irland vorgeschrieben, so daß es technisch möglich war, sie im Notfall umzuleiten. Dies wurde auch während zweier Vollmondperioden praktisch durchgeführt. Jedesmal wurden dabei drei Geleitzüge, die eigentlich nördlich um Irland einlaufen sollten, auf den südlichen Weg verwiesen. Es ist wohl von Interesse, wenn ich in diesem Zusammenhange erwähne, daß wir zu dieser Zeit drahtlose Signale von deutschen Unterseebooten, welche damals ihr Tätigkeitsgebiet nördlich von Irland hatten, auffingen, in welchen sie darüber klagten, daß sie überhaupt keine Handelsschiffe in Sicht bekämen.

Die amerikanischen schnellen Truppengeleitzüge (T. C.-Convoys) zwischen Amerika und der Bucht von Biskaya, welche vollkommen durch die amerikanische Marine abgewickelt wurden, erhielten im Anfang ihre Kurse ohne Rücksicht auf unser allgemeines Geleitzugsystem vorgeschrieben. Später wurde es jedoch eingeführt, daß sich der amerikanische Verbindungsoffizier vorher mit dem Seekartenraum der britischen Admiralität ins Benehmen setzte, so daß auf diese Weise der jeweilige Reiseweg allgemein und im

einzelnen nach unserer Methode und insbesondere klar von den anderen Geleitzügen abgesetzt wurde.

Da wir mit der Möglichkeit einer deutschen U-Bootstätigkeit an der kanadischen Küste in der Nähe von Sydney und Halifax rechneten, schrieben wir während der Sommerzeit 1918 vor, daß der Geleitzugverkehr vom St. Lawrence-Strom durch die Straße von Belle Isle geführt werden mußte.

Mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse und zwecks Vermeidung möglicher Kollisionsgefahren wurden für die Marschwege der Geleitzüge vom Südatlantik nach Gibraltar für den durchgehenden Mittelmeerverkehr sowie die ausgehenden Konvois besondere Vorschriften erlassen.

Die Kurse nach dem Zusammentreffen mit dem Zerstörergeleit.

Die einlaufenden Geleitzüge hatten nur bis zu der beabsichtigten Aufnahmestelle durch ihre U-Bootssicherung vorher Kursbefehle erhalten. Der Weitermarsch dieser Dampfergruppen bis zu ihren Löschhäfen wurde stets durch die Admiralität festgesetzt und war in den Befehlen der Geleitzerstörer vorgeschrieben. Letztere wurden jedesmal in Briefform durch die Admiralität herausgegeben und hingen von der augenblicklichen deutschen U-Bootstätigkeit und den Bestimmungshäfen der betreffenden Dampfer ab. Die Schiffe in den südatlantischen Konvois, welche nach Häfen an der Biskaya gingen, wurden in möglichster Nähe der für sie in Frage kommenden Ansteuerungswege aus dem Verbande entlassen und folgten dann den ihnen vorgeschriebenen Kursen bis zu ihrem beabsichtigten Löschhafen.

Die Weiterleitung der Nachrichten über die Geleitzugbewegungen.

Hierbei galt als oberster Grundsatz, daß alle Dienststellen, welche irgendwie für die Durchführung der Konvois verantwortlich waren, auch laufend genau über Kurs und Position derselben unterrichtet waren. Zu diesem Zweck wurden außer den verantwortlichen Dienststellen im Vereinigten Königreich auch die Offiziere, denen unser Kohlendampferverkehr über den Kanal nach Frankreich unterstand, stets über Geleitzüge auf dem laufenden

gehalten, welche in dem Englischen Kanal ein- oder ausliefen, so daß sie die Abfahrten ihrer Dampfergruppen notfalls etwas aufschieben oder verlegen konnten. In ähnlicher Weise erhielt Brest auch stets die Nachrichten über die Konvois, welche sich im Bereich des auslaufenden amerikanischen Geleitzugverkehrs aus den Biskaya-Häfen befanden. Selbstverständlich waren auch die führenden Offiziere auf den auslaufenden Konvois jeweils über die Kurse der einlaufenden Dampferverbände genau im Bilde.

Die Dampferwege nach der Auflösung.

Die Schiffe der Geleitzüge hatten sich nach Auflösung des Verbandes streng an die vorgeschriebenen Dampferwege längs der Küste (coastal approach-routes) zu halten, falls sie keinen anderen Befehl bekamen. Die benötigten Unterlagen wurden ihnen vor ihrer Abfahrt zugestellt, und etwaige Änderungen darin, welche womöglich in den letzten drei Tagen vor dem Ablassen des Konvois befohlen werden mußten, wurden ihnen stets vor der Auflösung ihres Dampferverbandes durch das Zerstörergeleit mitgeteilt.

Kurse bei einer Trennung vom Verband.

Jeder der Kapitäne erhielt vor der Abfahrt einen versiegelten Befehl, in welchem ihm der Kurs vorgeschrieben wurde, für den Fall, daß er seinen Weg allein fortsetzen mußte, sobald er etwa unterwegs die Fühlung mit seinem Verband verloren hatte.

Telegraphische Klarmeldung.

Wenn ein Geleitzug sein Ziel erreicht oder so gut wie erreicht hatte, erhielten der oberste Befehlshaber der betreffenden Auslandsstation und ebenso der Konvoioffizier des betreffenden Ausreisehafens eine telegraphische Meldung, etwa der Art: „H. H.-Geleitzug usw. erfolgreich". Wenn irgendwelche Verluste oder Beschädigungen aufgetreten waren, so wurden sie bei dieser Gelegenheit außerdem mitgeteilt, z. B.: „H. H.-Konvoi angekommen, S. S. ‚Almanda' torpediert und gesunken".

Sobald Verluste oder Beschädigungen bei Dampfern eingetreten waren, nachdem dieselben von der örtlichen Küstensicherung

(Coastal Patrols) übernommen waren, so zählten diese nicht als eigentliche Geleitzugsverluste. Beispielsweise wurde ein Konvoi nach der Ostküste, der sich ohne Verluste bei Folkestone Gate auflöste, als erfolgreich gezählt, auch wenn sich unter Umständen auf seiner Weiterfahrt nach dem Tyne noch ein Schiffsverlust ereignete. Ähnlich wurde bei Torpedierungen verfahren, welche sich etwa ereigneten, nachdem das französische Geleit auf dem Wege von Brest nach den Biskaya-Häfen die Verantwortung für die U-Bootssicherung übernommen hatte.

Diese Drahtungen wurden von den beteiligten Offizieren natürlich stets mit Spannung erwartet und sehr hoch geschätzt, besonders da die Zahl der Telegramme, welche „erfolgreiche Durchführung" meldeten, sehr groß war. Es ist zweifellos, daß gerade diese laufende Unterrichtung über den Erfolg ihrer mühevollen Arbeit die Begeisterung und das dienstliche Interesse wachhielt und zu höheren Leistungen anspornte. Es wurden also alle nur möglichen Anstrengungen gemacht, um die beteiligten Offiziere stets im Bilde über das Arbeiten des Geleitzugsystems zu halten. Außer den erwähnten telegraphischen Meldungen erhielten sie auch laufend einschlägige statistische Aufstellungen und Nachrichten in Form von regelmäßigen Berichten über den Konvoiverkehr für Handelsschiffe.

Bergungsdampfer und Konvois.

Schon bald nach Beginn unseres Geleitzugsystems kamen wir zu der Erkenntnis, daß das Bereithalten von seegehenden Bergungsdampfern für die Konvois im Sperrgebiet u. U. eine große Hilfe sein konnte. Insbesondere für das Einschleppen eines torpedierten Dampfers oder bei Maschinenstörungen sowie bei etwaigem Kohlenmangel, wobei das betroffene Schiff sonst eine leichte Beute für das feindliche Unterseeboot werden konnte.

Infolgedessen wurden von uns im Jahre 1917 entsprechende Vereinbarungen mit der Abteilung für Seeschlepper getroffen, und die in Frage kommenden Bergungsstationen (Queenstown, Buncrana und Scillies) erhielten den Befehl, jedem aus dem Nordatlantik einlaufenden Geleitzug zwei Bergungsdampfer entgegenzuschicken.

Die Auflösung der einlaufenden Dampferverbände.

Der früher erwähnte Konvoiausschuß hatte seinerzeit als zweiten Punkt folgendes empfohlen: „Der einlaufende Geleitzugverkehr soll soweit wie irgend angängig direkt bis zu den jeweiligen Löschhäfen durchgeführt werden. Infolgedessen muß darauf geachtet werden, daß die Dampfer nach Möglichkeit in Gruppen entsprechend ihren Löschhäfen eingeteilt werden. Dies kann ohne wirtschaftliche Schäden erreicht werden, unter der Voraussetzung, daß auf Grundlage der Fahrpläne wenigstens für einen Zeitraum von 14 Tagen vordisponiert werden kann."

Der Ausschuß hatte auch die Häfen vorgeschlagen, welche für die Auflösung von Heimkonvois in Frage kommen sollten. Bei den ersten von Gibraltar und Hampton Roads versuchsweise abgelassenen Dampfergruppen wurde für die Schiffe nach der britischen Ostküste das Einlaufen nach Portland vorgeschrieben. Von dort aus sollten sie entsprechend den weiteren, örtlich getroffenen Maßnahmen nach Folkestone Gate weiterfahren.

Die kleinen Konvois von Truppentransportern, welche bereits vor der Einführung eines allgemeinen Geleitzugsystems von Sierra Leone nach England abgelassen wurden, erhielten die Anweisung, zunächst Devonport anzulaufen und dort ihre Truppen zu landen. Leider ließen die technischen Hafenanlagen dieses Platzes es nicht zu, daß auch die Ladung dieser Schiffe dort gelöscht wurde, und infolgedessen mußten sie zu diesem Zweck gewöhnlich nach London geschickt werden. Es kam natürlich manchmal vor, daß Schiffe auf diesem Weitermarsch von Devonport nach London torpediert wurden, und es verursachte in der Presse dann eine gewisse öffentliche Kritik.

Beim späteren Konvoisystem herrschte das Bestreben vor, die Dampfer direkt nach ihrem Bestimmungsort ohne das Anlaufen eines Zwischenhafens zu bringen, um sowohl U-Bootsangriffe als auch Minengefahr möglichst zu vermeiden. Infolgedessen war es jetzt nicht mehr nötig, besondere Häfen für die Auflösung des Verbandes vorzusehen. Wenn gerade deutscherseits eine starke U-Bootstätigkeit im Englischen Kanal oder in der irischen See ent-

faltet wurde, wurde dem nächstfälligen Geleitzug ein Sonderbefehl gegeben und er entweder bis nach Folkestone Gate oder Liverpool durchgeführt bzw. bis zu einem solchem Punkte in möglichster Nähe dieser Häfen, wie es nach der augenblicklichen Lage zweckmäßig erschien. In einigen wenigen Ausnahmefällen liefen die Geleitzüge jedoch auch Milford, Plymouth oder Spithead an.

Was die Dampfergruppen vom Nordatlantik nach unserer Westküste anbetraf, so wurde es 1918 zur Regel, daß jeder Verband durch die Handelsschutzflottille vom Dienst bis nach Liverpool gebracht wurde, und diese nahm dann von dort aus einen auslaufenden Konvoi mit in See. Bei Verbänden von Truppentransportern nach der Ostküste (H. C.-Convoys) sicherten die Zerstörer bis nach Folkestone Gate. Mit den gewöhnlichen Geleitzügen nach der Ostküste wurde es so gehalten, daß je nach den Umständen die Zerstörer oder ein Teil derselben bis nach St. Catherine's, Beachy Head oder Folkestone Gate mitfuhr. Wenn es nötig war, stellte Portmouth Fahrzeuge zur Ablösung zur Verfügung. Diese Zerstörer hatten bei ihrer Rückfahrt die Aufgabe, Tankdampfer von Folkestone Gate nach Devonport zum Anschluß an den auslaufenden Geleitzug zu geleiten.

Die zahlenmäßige Begrenzung der Abfahrten.

Man hat aus dem Vorstehenden zunächst klar ersehen können, daß die Bereitstellung von Zerstörer-Geleitverbänden unser wunder Punkt war. Als das System nach Möglichkeit weiter ausgebaut werden sollte, stellte es sich — wie oben erwähnt — heraus, daß nur noch ein einziger Sicherungsverband aus Zerstörern neu aufgestellt werden konnte. Geeignete Kriegsschiffe für den Handelsschutz beim Anmarsch über den Ozean waren dagegen eher aufzutreiben.

In zweiter Linie wurden die Abfahrten dadurch zahlenmäßig begrenzt, weil es auf jede Weise vermieden werden sollte, daß weder an der Ost- noch an der Westküste am gleichen Tage zwei Geleitzüge eintrafen. Diese Beschränkung war deshalb notwendig, um das Aufeinandergeraten zweier großer Dampferverbände nach Möglichkeit zu vermeiden, und außerdem sollte bei den nach der Ostküste bestimmten Konvois vermieden werden, daß der Verkehr

quer über den Englischen Kanal mehr als einmal am Tage bis zum Passieren derselben angehalten werden mußte. Die Fahrplanaufstellung für den Nord- und Südatlantik war infolgedessen von einander abhängig und mußte aufeinander abgestimmt werden.

Als der Konvoizwang allgemein durchgeführt war, waren im Durchschnitt 16 einlaufende Geleitzüge in See. Von diesen befanden sich normalerweise drei im U-Bootssperrgebiet, d. h. sie fuhren zurzeit mit Zerstörersicherung. Gleichzeitig waren durchschnittlich sieben auslaufende Konvois in See, von welchen fünf das U-Bootssperrgebiet noch nicht verlassen hatten.

Der Zerstörermangel.

Unsere Knappheit an Geleitfahrzeugen dieses Typs war noch bis zum Waffenstillstand stark fühlbar. Dies geht auch aus dem folgenden Schriftwechsel deutlich hervor:

Am 29. Juli 1918 ging bei der Admiralität die Anregung ein, die Abfahrtszeiten des langsamen kanadischen Geleitzuges von Sydney (C. B.-Convoy) zu folgenden Zwecken zu verlegen:

„A) Es soll erreicht werden, daß der zeitliche Zwischenraum zwischen den H. C.- und H. S.-Geleitzügen vier Tage beträgt.
B) Der Abstand zwischen den einlaufenden H. S.- und H. N.-Konvois nach der Ostküste sollte etwas vergrößert werden, damit die Dampfer mit einer Marschgeschwindigkeit von 9½ Knoten, welche am St. Lawrence Ladung nehmen und den H. S.-Ostküstengeleitzug nicht mehr rechtzeitig erreichen können, sich dafür dem nächsten H. N.-Konvoi in New York anschließen können.
C) Es sollte ferner erreicht werden, daß Dampfer, welche den langsamen Geleitzug von Hampton Roads verpaßt hatten, sich in Sydney dem nächstfälligen Konvoi anschließen konnten, ohne daß ihr Bestimmungsort geändert wurde."

In der Stellungnahme zu diesem Antrag mußte ablehnend geantwortet werden, und zwar aus folgenden Gründen:

Der gesamte Fahrplan war zwangsläufig so aufgebaut worden, daß ein und dasselbe Zerstörergeleit einen auslaufenden sowie einen einlaufenden Konvoi sichern mußte. Der Törn der Handelsschutzflottillen ermöglichte nur eine Durchführung, wenn im Abstand von acht Tagen je ein Geleitzug hinausgebracht und ein anderer

hereingeholt wurde. Außerdem waren die Abfahrts- und Ankunftszeiten für den südatlantischen und Mittelmeerverkehr mit der Nordamerikafahrt verknüpft. Bei Genehmigung des vorliegenden Antrages auf eine Änderung in der Abfahrtszeit für die H. S.-Konvois würde die Regelung für das Geleit der H. H.-Konvois und der auslaufenden Geleitzüge in Mitleidenschaft gezogen werden.

Aus dieser Antwort geht deutlich hervor, wie schwierig noch gegen Ende des Krieges jede Fahrplanänderung infolge der begrenzten Zahl unserer Verbände an Geleitbooten war, und wie eng der südatlantische und Mittelmeerverkehr mit dem Gesamtplan verbunden waren.

Schiffsverluste und Konvoisystem.

Bis Ende Oktober 1917 waren bereits 99 Geleitzüge in England angekommen. Sie umfaßten eine Schiffszahl von 1502 Dampfern mit einer geschätzten Tragfähigkeit von 10 656 300 Tonnen. Lediglich zehn von diesen Schiffen, die im Konvoi fuhren, wurden von deutschen U-Booten torpediert, das bedeutet einen Prozentsatz von nur 0,66% dieser Tonnage!

Die Zahl der hinzuzurechnenden Fahrzeuge, welche versenkt wurden, nachdem sie infolge schlechten Wetters oder aus anderen Gründen ihren ursprünglichen Verband verloren hatten, belief sich auf 14. D. h. insgesamt betrugen die Verlustzahlen unter Einrechnung dieser Schiffe nicht mehr als 1,57%.

Mit weiterer Kriegserfahrung, und sobald die Kapitäne einsahen, daß ihre Sicherheit in hohem Maße vom Fühlunghalten an ihrem Verband abhing, wurde der Unterschied zwischen diesen beiden vorerwähnten verschiedenen Verlustmöglichkeiten noch erheblich geringer. Im Augenblick der Unterzeichnung des Waffenstillstandes betrugen die Verlustprozente bei Handelsschiffen, welche in geschlossener Formation fuhren, 0,78% und unter Einrechnung der Nachzügler 1,12%.

Ende November 1917 waren die Ziffern für Geleitzüge, welche bei ihrem Auslaufen durch das Sperrgebiet um Großbritannien durch die Handelsschutzverbände gesichert wurden: 77 Konvois, 1052 Dampfer bei 6999 500 Tonnen Tragfähigkeit und 0,57% Verlusten.

Aus den Statistiken, welche Ende September 1917 lediglich für Schiffe unter britischer Flagge aufgestellt wurden, kann man ersehen, daß während der fünf Monate April bis August dieses Jahres 175 Schiffsverluste in einer Entfernung von über 50 Seemeilen von Land zu verzeichnen waren, d. h. im Monatsdurchschnitt 35 Dampfer. Während der ganzen übrigen Zeit vom September bis Dezember wurden jedoch in demselben Seegebiet und in derselben Entfernung von Land lediglich sechs Handelsschiffe versenkt, von denen übrigens vier auf den September entfielen. Dies bedeutet mit anderen Worten, daß vor der vollkommenen Durchführung des Geleitzugsystems fast 60% der Schiffsverluste in der freien See zu verzeichnen waren. Als jedoch die Konvois wirksam wurden, sank die entsprechende Zahl bis zur Bedeutungslosigkeit herab.

Außerordentlich war der Erfolg im Hinblick auf die Zahl der geretteten Besatzungen. Das Konvoisystem hatte zur Folge, daß auch bei den nach der Auflösung des Verbandes torpedierten Schiffen die Mannschaften selten mehr eine größere Entfernung als 10 oder 20 Seemeilen nach Land mit ihren Booten zurückzulegen hatten, und sie konnten in den meisten Fällen auch damit rechnen, daß ihnen in weniger als einer halben Stunde ein Küstenwachboot zu Hilfe kam. Dies bedeutete für sie natürlich eine viel geringere Lebensgefahr, als wenn ihre Schiffe — wie im ersten Halbjahr 1917 — durchschnittlich etwa 200 bis 300 Seemeilen von Land versenkt wurden. Damals fanden auch viele von denen, welche ihre Rettungsboote klar bekamen, den Tod durch Erfrieren, bevor sie gerettet wurden oder selbst das Land ansteuern konnten.

Fernerhin beseitigte das Geleitzugsystem praktisch jede Gefahr für die Kapitäne oder leitenden Ingenieure, auf den deutschen Unterseebooten als Gefangene mitgenommen zu werden. Auf dieses Verfahren waren die Deutschen wohl aus dem Grunde gekommen, um die genannten Offiziere einzuschüchtern, und es ist unserer Handelsmarine hoch anzurechnen, daß sie, ohne zu schwanken, die Gefahr auf sich nahm, ohne die geringste Aussicht auf eine Wiedervergeltung.

An die Seemannschaft der Kapitäne und Offiziere wurden durch das Verbandsverfahren natürlich außerordentlich hohe An-

forderungen gestellt, dafür wurde ihnen aber jede Sorge abgenommen, ob sie die recht umfangreichen Admiralitätsbefehle auch richtig ausführten, und sie hatten keine Verantwortung für ihr taktisches Verhalten als alleinfahrendes Schiff mehr zu tragen, wobei sie natürlich nur eine verhältnismäßig geringe Kenntnis von der möglichen Kampfesweise eines angreifenden Unterseebootes haben konnten. Ferner waren von jetzt an auch der an sich nicht einfache Signalverkehr, insbesondere der Empfang von Warnungen und Notsignalen, nicht mehr Sache der Kapitäne, sondern diese wurden von dem Offizier erledigt, welcher den Konvoi militärisch befehligte.

Es bestand jetzt viel eher die Möglichkeit, ein manövrierunfähiges torpediertes Schiff einzuschleppen, und auch bei ähnlichen Anlässen war im allgemeinen Hilfe in Gestalt von zwei oder mehr Bergungsdampfern bald zur Stelle.

Organisatorische Änderungen im Bereich der Heimatgewässer.

Als das Konvoisystem nur zum Teil durchgeführt war, gewannen wir den Eindruck, daß die deutschen Unterseeboote mit Vorliebe einzelfahrende Dampfer angriffen. Insbesondere bevorzugten sie die Schiffe, welche von einem einlaufenden Konvoi abgekommen waren oder solche, welche als Einzelfahrer vom Lade- zum Versammlungshafen dampften.

Infolgedessen wurde es für notwendig erachtet, daß der gesamte ein- und ausgehende Seeverkehr im Sperrgebiet in das Geleitzugsystem einbezogen wurde, ferner sollten die Versammlungshäfen für die von England auslaufenden Konvois so ausgewählt werden, daß sie in möglichster Nähe der betreffenden Ladehäfen lagen, und schließlich mußten die einlaufenden Geleitzüge so weit wie möglich bis zu ihrem endgültigen Bestimmungsort durchgeführt werden. D. h. Dampfer nach der Ostküste sollten wenigstens bis Folkestone Gate gebracht werden.

Der Konvoiausschuß hatte unter den von ihm vorgeschlagenen Versammlungshäfen für den ausgehenden Konvoiverkehr auch folgende zwei vorgeschlagen, nämlich Lough Swilly (Buncrana) und Queenstown. Die erste Eignungsprobe von Lough Swilly verlief sehr unglücklich. Die Schiffe hatten zunächst Lough Swilly

in Kiellinie verlassen und waren gerade etwa 20 Seemeilen von der Küste entfernt dabei, ihre befohlene Marschformation einzunehmen, als sie von zwei deutschen Unterseebooten angegriffen wurden. Zwei Handelsdampfer wurden versenkt und ein Hilfskreuzer schwer beschädigt. Die übrigen Schiffe mußten wieder nach Lough Swilly einlaufen und erlitten dort eine längere Verzögerung, bevor sie einzeln auf die Reise geschickt wurden. Offenbar hatten die feindlichen Unterseeboote die Ansammlung der Dampfer in Lough Swilly beobachtet und warteten vor dem Hafen auf eine günstige Angriffsgelegenheit. Dieser Vorfall war ein recht ernster Schlag für die Befürworter des Konvoisystems, wir lernten aber aus dieser Erfahrung und verwandten in Zukunft Lough Swilly nicht mehr für diesen Zweck.

In aller Eile wurden nun in Lamlash zur Verteidigung des Hafens gegen das Eindringen feindlicher U-Boote Netzsperren ausgelegt und dieser Ort von da an zum Sammelplatz für die Dampfer aus Liverpool und dem Clyde bestimmt. Späterhin, im Jahre 1918, sahen wir uns wegen zahlreicher Schiffsverluste zwischen Liverpool und Lamlash dazu veranlaßt, die Geleitzüge vorher zusammenzustellen und sie direkt von Liverpool aus durch die Handelsschutzflottille abholen zu lassen. Lamlash wurde dann lediglich als Sammelhafen für die vom Clyde kommenden Schiffe benutzt, für die Tonnage aus Liverpool kam es nur dann vorübergehend in Frage, wenn in der Irischen See gerade keine deutsche U-Bootstätigkeit gemeldet und es daher möglich war, daß auf die U-Bootssicherung für den Weg von Liverpool nach Lamlash verzichtet werden konnte.

Bei Queenstown trat gegen Ende 1917 der Fall ein, daß eine ganze Anzahl Schiffe, welche von Liverpool oder Häfen des Bristolkanals aus diesen Ort als Sammelplatz ansteuerten, torpediert wurden.

Wir machten darauf den Versuch, statt dessen Roßlare zum Versammlungshafen zu bestimmen. Weil dieser Ankerplatz von See aus einzusehen war, wurde er aber für wenig geeignet gehalten, und der erste von dort abgehende Geleitzug war ein Mißerfolg. Infolgedessen wurde angeordnet, daß die ausgehenden Dampfer, welche sich bis dahin in Queenstown sammeln sollten,

jetzt an den Konvoi von Milford nach Gibraltar angehängt wurden. Sie wurden unterwegs zu geeigneter Zeit aus dem Verbande zur Weiterfahrt nach dem Nord- oder Südatlantik entlassen.

Leider hatte dies auch zur Folge, daß die Verbände ihre Geschwindigkeit nicht voll ausnutzen konnten, weil die Marschgeschwindigkeit des Milford-Geleitzuges (O. M.-Convoy) nicht viel über sieben Knoten lag. Gegen alle Erwartungen war jedoch das Ergebnis dieser Maßnahme ein außerordentlich günstiges und bewies, daß große Konvois schon durch ihre zahlenmäßige Stärke einen gewissen Schutz bieten. Die Dampfergruppen aus Milford zählten häufig 30 Schiffe oder mehr.

Die von Devonport und Falmouth ausgehenden Geleitzüge erlitten im Englischen Kanal auf der Strecke zwischen Folkestone Gate und ihren genannten Sammelplätzen stets fühlbare Verluste.

Konvoikommodores.

Der Konvoiausschuß hatte unter anderem auch empfohlen, daß für die einzelnen Dampfergruppen jedesmal besondere Konvoikommodores ernannt wurden. Hierzu wurde ein älterer Seeoffizier oder Reserveoffizier der Marine ernannt, welcher auf einem der Handelsdampfer des Verbandes eingeschifft wurde. Er war für den Geleitzug voll verantwortlich — falls dieser gerade ohne Begleitung von einem größeren Kriegsschiff fuhr, oder wenn er zufällig einen höheren Dienstrang hatte als der Führer des Geleitverbandes im Sperrgebiet.

Im allgemeinen war er dazu da, eine gewisse taktische Selbständigkeit des Konvois zu ermöglichen, und zwar sowohl für das Navigieren als auch für den Fall, wenn dieser selbständig operieren mußte. Es konnte ja der Fall eintreten, daß der Begleitkreuzer beim Sichten eines Feindes aus taktischen Gründen ablaufen mußte, entweder um den Gegner anzugreifen oder um ihn auf sich zu ziehen. Es war auch möglich, daß das für das Ozeangeleit zugeteilte Kriegsschiff Maschinenschaden hatte und der dazugehörige Dampferverband seine Reise selbständig fortsetzen mußte. Infolgedessen mußte der Konvoikommodore über die geheimen Befehle über Kurse und vorgesehene Aufnahmestelle unterrichtet sein.

Bei den vom Nordatlantik einlaufenden Geleitzügen, welche unter Bedeckung durch amerikanische Kreuzer fuhren, hatte der Kommodore eine besonders große Verantwortung, weil die amerikanischen Kriegsschiffe bereits etwa auf der Höhe von 20 Grad Westlänge den Konvoi verließen, so daß der Kommodore von da ab seine Dampfergruppe selbständig zu dem Treffpunkt mit den abgeteilten Zerstörern führen mußte.

Ein weiterer Vorteil dieser Regelung zeigte sich später. Die Offiziere, welche längere Zeit als Kommodores Dienst getan hatten, bekamen große Erfahrung im Manövrieren mit Schiffen im Verbande, so daß sie später die Kommandanten der neu als Ozeanbegleiter abgeteilten Kriegsschiffe anlernen und unterstützen konnten.

Die Kapitänsbefehle.

Besondere Signalbefehle für Geleitzugzwecke waren ausgearbeitet, und entsprechend den Vorschlägen des erwähnten Berichtes des Konvoiausschusses wurden die Kapitäne der Schiffe im nötigen Umfange im Signalisieren ausgebildet. Das Signalhandbuch der Alliierten wurde durch die Aufnahme der entsprechenden Buchstabengruppen ergänzt.

Besonderer Wert wurde auf eine persönliche Fühlungnahme zwischen Kapitänen und Konvoiführern gelegt. Jedesmal vor der Abfahrt wurde im Hafen eine ausführliche Besprechung abgehalten, wobei alle besonderen Vorkommnisse mit den Kapitänen durchgesprochen wurden. Mit der Zeit stellte sich heraus, daß diese Anordnung von größter Bedeutung für eine erfolgreiche Abwicklung der Geleitzüge war, außerdem zeigte sich das persönliche Kennenlernen als recht nützlich.

Kurze Organisationsübersicht.

Wie aus den vorstehenden Absätzen hervorgeht, waren also die einzelnen Elemente der Konvoiorganisation unserer Marine folgende:

a) Eine zentrale Leitung für die Aufstellung der Fahrpläne und Dampferwege sowie für die Verteilung der verfügbaren Ozeangeleiter, Kommodores und der Zerstörerverbände für die U-Bootssicherung.

b) Schiffahrtsnachrichtenoffiziere (Shipping Intelligence Officers) oder entsprechende Dienststellen über See, deren Aufgabe es war, die Dampfer in die Sammelhäfen zu disponieren.

c) Hafenkonvoioffiziere (Port Convoy Officers), bei denen die Befehle zusammenliefen, und welche die technischen Besichtigungen der Dampfer durchzuführen hatten.

d) Kriegsschiffe für das Ozeangeleit und Kommodores, welche für die Organisation und die Führung der Dampferverbände in See verantwortlich waren.

e) Zerstörer zur U-Bootssicherung, die den Konvoi in Empfang zu nehmen hatten.

Gleichartige Dienststellen wie unter b) und c) waren auch auf der anderen Seite des Ozeans eingerichtet und sorgten für die Abfertigung der Schiffe für ihre Rückfahrt.

Zweiundzwanzigstes Kapitel

Die Zusammenarbeit mit Frankreich und U. S. A. bringt den Enderfolg

Enge Zusammenarbeit mit amerikanischer und französischer Marinebehörde / Anteile der einzelnen Flotten an den gestellten Kreuzern und Zerstörern des Handelsschutzes / Zusammenarbeit von Kriegs- und Handelsmarine sichert schließlich den Enderfolg / Der Dank der britischen Admiralität an die Reeder.

Im atlantischen Konvoisystem war eine enge Zusammenarbeit zwischen den Alliierten vorgesehen. Diese wurde von den Vereinigten Staaten und der französischen Marinebehörde durch Entsendung von Verbindungsoffizieren nach London und Washington sowie durch gelegentliche Sitzungen der Alliierten Marinekonferenz (Allied Naval Conference) sichergestellt. Es bestand eine vollkommene Gleichschaltung in der Taktik, und die gesamten Seestreitkräfte wurden als eine Einheit behandelt.

Es wird von geschichtlichem Interesse sein, hier festzustellen, in welchem Verhältnis die einzelnen Flotten an der Bereitstellung der benötigten Kriegsschiffe beteiligt waren. Es soll daher in der Folge eine kurze Übersicht über die amerikanische Marinetätigkeit in den europäischen Gewässern sowie eine Skizze der Organisation des Hauptquartiers von Admiral Sims gegeben werden. Die letztere wurde durch die Nachrichtenabteilung des Stabes von Admiral Sims am 3. August 1918 für den Gebrauch eines Marineausschusses des amerikanischen Kongresses aufgestellt, als dieser sich auf einer Europareise befand.

Mitteilungen über das atlantische Konvoisystem.

Die Rolle der USA.-Marine und der verbündeten Flotten kann aus einer Denkschrift über das atlantische Geleitzugsystem

entnommen werden, welche den Schutz und die Sicherung der amerikanischen Truppentransporte nach Europa behandelt.

Wenn man alle Konvois im atlantischen Ozean berücksichtigt, d. h. den gesamten Handelsschiffsverkehr unter französischer, italienischer, amerikanischer, britischer oder neutraler Flagge im Dienst der alliierten Interessen einbezieht, ferner die amerikanischen Truppentransporte und militärischen Geleitzüge nach dem Mittelmeer, so ergibt die Berechnung der Anteile der verschiedenen alliierten Kriegsmarinen folgendes:
Großbritannien stellt für alle Geleitzüge etwa 70% der Zerstörer. Die entsprechende Zahl für die Vereinigten Staaten beträgt 27%. Die restlichen 3% an Zerstörern stellt Frankreich zur Verfügung.

Sämtliche im Atlantik in See befindlichen Dampferverbände erhalten einen Schutz gegen feindliche Handelszerstörer (enemy raiders) durch Kreuzer. Die dafür benötigten Kreuzer werden in folgender Verteilung von den einzelnen Alliierten bereitgestellt:

Großbritannien	61%
USA.	35%
Frankreich	4%

Großbritannien hat für alle Konvois Signalbücher und Befehle ausgearbeitet und vorbereitet. Es stellt außerdem die Kommodores und die Signalgäste für die größte Mehrzahl aller Dampfergruppen zur Verfügung.

Die Geleitzüge führen im allgemeinen die Schiffe soweit bis zur europäischen Küste, daß sie von ihrer Auflösungsstelle aus weiter bis zum Löschhafen einen Dampferweg unter der Küste benutzen können. Die Vorbedingung hierfür ist eine große Anzahl von Fahrzeugen zur U-Bootssicherung unter der Küste. Diese Verbände werden für das Gebiet der Irischen See, des Englischen Kanals und der Nordsee von englischer Seite gestellt, ebenso für das gesamte übrige Seegebiet um das Vereinigte Königreich.

Großbritannische Zerstörer sichern ferner auch den gesamten Seeverkehr über die Nordsee und die ganze Schiffahrt quer über den Englischen Kanal zwischen England und Frankreich. Ferner werden englischerseits minenfreie Wege in den britischen Gewässern offengehalten.

Längs der französischen Kanalküste besteht nur eine geringe Küstenbewachung, weil der gesamte Verkehr unter der englischen Küste entlang geht. An der französischen Atlantikküste stellen die Vereinigten Staaten 3/8 der Geleitverbände und Frankreich die übrigen 5/8.

Außerdem stellt USA. ein Drittel der nötigen Minensuchstreitkräfte für die französische atlantische Küste zur Verfügung.

Britische Zerstörer sind beim Handelsschutz im Interesse der Vereinigten Staaten folgendermaßen tätig:

Truppentransporter.

a) Britische Zerstörer fahren bei 62% der Transporter mit Truppen nach England U-Bootssicherung.

b) Den gleichen Dienst übernehmen englische Zerstörer bei der Überführung sämtlicher amerikanischer Truppen, welche über den Englischen Kanal nach Frankreich gehen.

c) Auch im Kanal erfolgt das Geleit der amerikanischen Truppentransporter nach beiden Richtungen durch diese Boote.

Heeres-Troßschiffe.

a) Britische Zerstörer bringen etwa die Hälfte unserer Troßdampfer mit Zufuhren für das amerikanische Heer in den Englischen Kanal.

b) Die gleichen Fahrzeuge fahren Sicherung bei den amerikanischen Minentransportschiffen, welche das Minenmaterial für die große Nordseesperre aus Amerika nach Schottland bringen.

Amerikanische Handelsschiffe.

a) Längs der Süd- und Ostküste von England stehen die britischen Geleitverbände den amerikanischen Dampfern zur Verfügung.

b) Der Seehandel Amerikas mit Skandinavien wird unter dem Schutz der britischen Seestreitkräfte aufrechterhalten.

c) Dasselbe ist der Fall bei dem amerikanischen Seeverkehr mit Holland.

d) Alle amerikanischen Dampfer, welche aus französischen oder britischen Häfen den Englischen Kanal westwärts verlassen, werden von englischen Zerstörern begleitet.

*

Worauf ist der Enderfolg zurückzuführen?

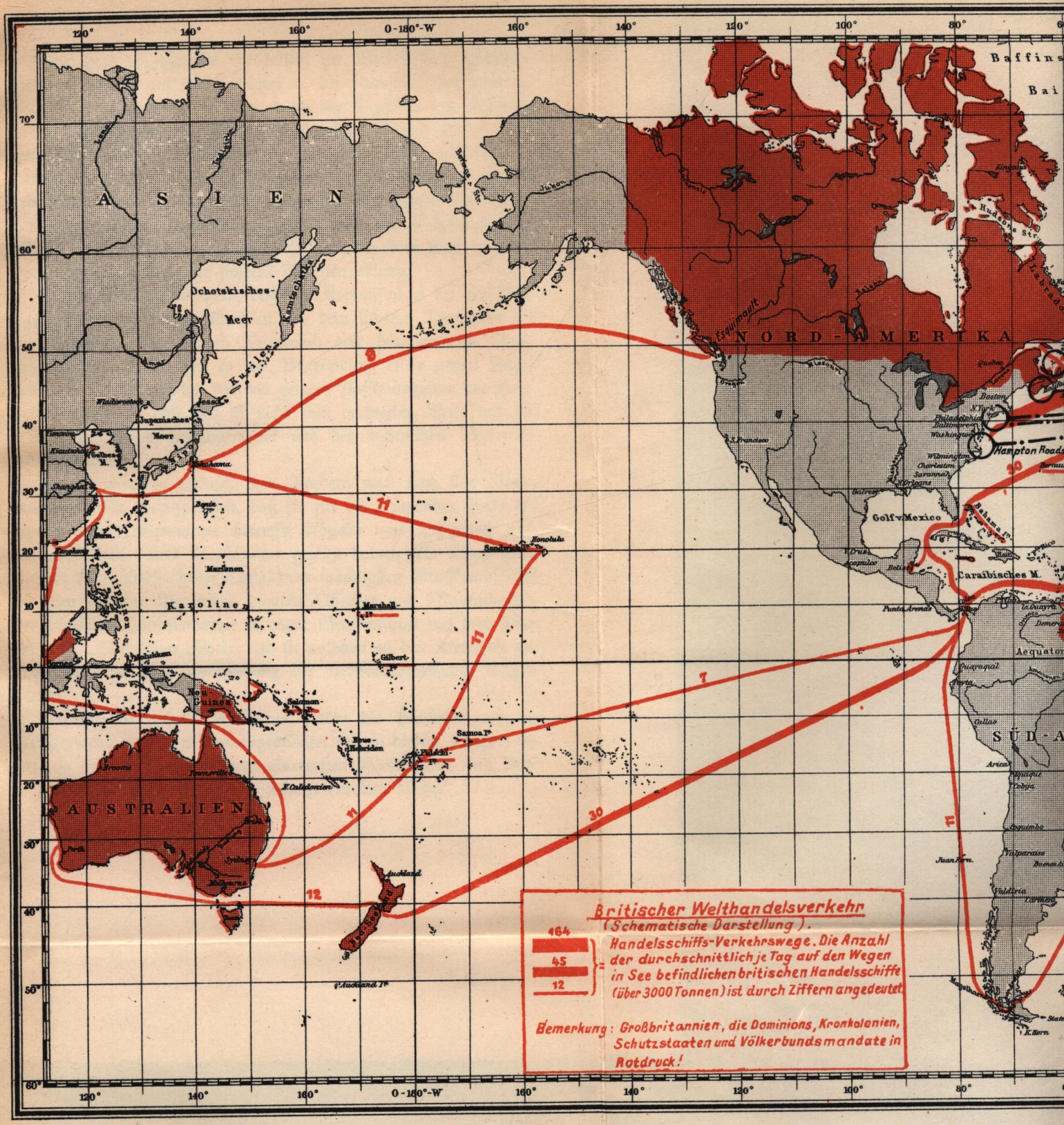
Der Hauptverdienst bei dem großen Erfolg des Konvoisystems ist für alle Zeiten denen zuzuschreiben, welche an Bord zur See fuhren. Es sind dies die Seestreitkräfte für das Ozeangeleit, die Kommodores der Geleitzüge und die beteiligten Zerstörer und Fischdampferverbände, ferner Kapitäne und Besatzungen der Handelsmarine, welche in der atlantischen Fahrt beschäftigt waren. Die Art und Weise, in welcher Kriegs- und Handelsmarine zusammenarbeiteten und auch unerwarteten Schwierigkeiten Herr wurden, übertraf alle Erwartungen. Für die Zerstörer schien kein Wetter zu schlecht zu sein. Die Handelsschiffskapitäne meisterten auch die kompliziertesten taktischen Verbandsmanöver.

Der Vorstand der britischen Admiralität sprach gegen Ende 1918 mit folgenden Worten seine Befriedigung darüber aus:

„Aus Anlaß der ersten Sitzung des Vorstandes der britischen Admiralität nach der Unterzeichnung des deutschen Waffenstillstandes sehen sich ihre Lordschaften veranlaßt, im Namen der Königlichen Marine den Reedern, Kapitänen, Offizieren und Besatzungen der britischen Handelsmarine und der Fischerei ihre Bewunderung und ihren Dank für die unvergleichlichen dem Vaterlande während des Krieges geleisteten Dienste auszusprechen. Nur hierdurch wurde der volle Sieg ermöglicht, welchen wir heute feiern können.

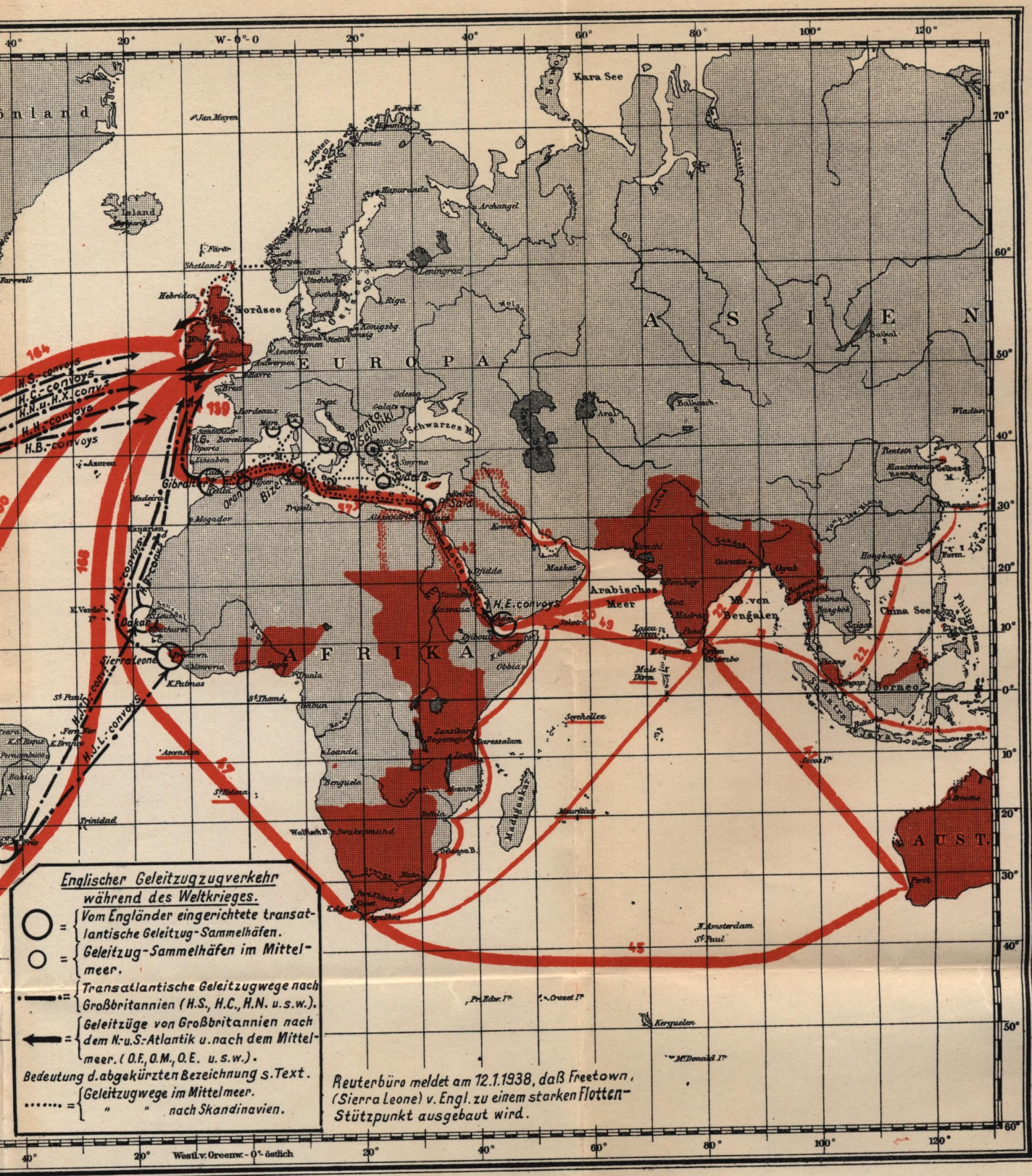
Die Tätigkeit der Handelsmarine ist mit den Erfolgen der Königlichen Marine untrennbar verbunden. Ohne die Treue und die hingebende Mitarbeit der ersteren hätte der deutsche uneingeschränkte Unterseebootskrieg unvermeidlich sein Ziel erreicht. Von seinem Beginn an bewies die britische Handelsmarine gegenüber dieser Seekriegführung, welche ohne Vorgang war, ihren außerordentlichen Mut, eine sehr große Zähigkeit und eine vollkommene Todesverachtung gegenüber den persönlichen Gefahren — alles Faktoren, mit welchen der Feind nicht gerechnet hatte, welche aber in hohem Maße zur Vereitelung des Enderfolges des U-Bootskrieges beitrugen.

Der erreichte Sieg über die U-Bootsgefahr ist ferner nicht zum geringsten Teile auf das Interesse der Reeder für die Aus-



Britischer Welthandelsverkehr
(Schematische Darstellung).
164
45
12
= Handelsschiffs-Verkehrswege. Die Anzahl der durchschnittlich je Tag auf den Wegen in See befindlichen britischen Handelsschiffe (über 3000 Tonnen) ist durch Ziffern angedeutet.
Bemerkung: Großbritannien, die Dominions, Kronkolonien, Schutzstaaten und Völkerbundsmandate in Rotdruck!
ASIEN
NORD-AMERIKA
AUSTRALIEN
SÜD-A
Ochotskisches-Meer
Japanisches Meer
Gelbes M.
Aleuten
Kurilen
Kamtschatka
Jesso
Yokohama
Wladiwostok
Shanghai
Hongkong
Philippinen
Karolinen
Marianen
Marshall-Is.
Gilbert-Is.
Neu-Guinea
Salomon-Is.
Neue-Hebriden
Fidschi-Is.
Samoa Is.
N. Caledonien
Sandwich Is.
Honolulu
Neu-Seeland
Auckland
Auckland Is.
Sydney
Melbourne
Perth
Broome
Townsville
Esquimault
S. Francisco
Golf v. Mexico
Caraibisches M.
Hampton Roads
Boston
N. York
Philadelphia
Baltimore
Washington
Wilmington
Charleston
Savannah
Bahama Is.
Punta Arenas
Aequator
Guayaquil
Callao
Arica
Iquique
Valparaiso
Juan Fern.
Magellan
K. Horn
Jukon
Hudsons Str.
Labrador
Kingana
Quebec
Montreal
Missouri
Oregon
Kamtschatka
Amur
Jesso
Lüshun
Bering Str.
Borneo
Molukken
Indien
Japan
Kanada
Mexiko
Brasilien
Chile
Peru
Bolivien
Argentinien
Uruguay
Paraguay
Venezuela
Kolumbien
Ecuador
Panama
Costa Rica
Honduras
Guatemala
Cuba
Haiti
Jamaica
Puerto Rico
Grönland
Island
Spitzbergen
Nordpol
Südpol
Baffins Bai
0-180°-W
120°
140°
160°
100°
80°
70°
60°
50°
40°
30°
20°
10°
0°

Baffins-Bai
Grönland
NORD-AMERIKA
EUROPA
AFRIKA
SÜD-AMERIKA
Nordsee
Golf v. Mexico
Caraibisches M.
Aequator
Hampton Roads
Gibraltar
Sierra Leone
Dakar
Suez
Schwarzes M.
Azoren
Madeira
Trinidad
Falklands I.
Kapstadt
Durban
Lourenco Marques
Beira
Mombasa
Zanzibar
Daressalam
Aden
Bombay
Singapore
Colombo
Perth
Fremantle
Adelaide
Melbourne
Sydney
Brisbane
Auckland
Wellington
Neuseeland
Australien
Tasmanien
Hobart
Port Lincoln
Port Pirie
Port Augusta
Albany
Esquimalt
Vancouver
Halifax
Boston
New York
Philadelphia
Baltimore
Washington
Panama
Kingston
Jamaica
Trinidad
Rio de Janeiro
Santos
Montevideo
Buenos Aires
Valparaiso
Callao
Guayaquil
Para
Pernambuco
Bahia
Recife
Lissabon
Gibraltar
Malta
Alexandria
Port Said
Suez
Aden
Bombay
Colombo
Singapore
Perth
Fremantle
Durban
Kapstadt
Walfisch B.
Swakopmund
Luanda
Benguela
St. Helena
Ascension
Dakar
Freetown
Sierra Leone
Monrovia
Accra
Lagos
Takoradi
Abidjan
Casablanca
Oran
Algier
Tripolis
Bizerta


Englischer Geleitzugzugverkehr während des Weltkrieges.
= Vom Engländer eingerichtete transatlantische Geleitzug-Sammelhäfen.
= Geleitzug-Sammelhäfen im Mittelmeer.
= Transatlantische Geleitzugwege nach Großbritannien (H.S., H.C., H.N. u.s.w.).
= Geleitzüge von Großbritannien nach dem N.-u.S.-Atlantik u. nach dem Mittelmeer. (O.F., O.M., O.E. u.s.w.).
Bedeutung d. abgekürzten Bezeichnung s. Text.
= Geleitzugwege im Mittelmeer.
" " nach Skandinavien.
Reuterbüro meldet am 12.1.1938, daß Freetown, (Sierra Leone) v. Engl. zu einem starken Flotten-Stützpunkt ausgebaut wird.
H.S.-convoys
H.C.-convoys
H.N.u.H.X.-conv.s
H.H.-convoys
H.B.-convoys
H.L.-convoys
H.J.L.-convoys
H.E.-convoys
EUROPA
ASIEN
AFRIKA
AUST.
Kara See
Nordsee
Arabisches Meer
M.B. von Bengalen
China See
Borneo
Madagaskar
Gibraltar
Sierra Leone
Dakar
Suez
Pr. Said
Kerguelen
Westl. v. Greenw. - 0° - östlich

rüstung ihrer Schiffe mit Geschützen zur Verteidigung zurückzuführen. Ebenso auf die Fähigkeiten, die Zuverlässigkeit und die technische und seemännische Begabung der Kapitäne und Offiziere in der Ausführung der Admiralitätsbefehle. Letztere trugen zwar zur Sicherung der Schiffe gegen U-Bootsangriffe erheblich bei, stellten aber andererseits außerordentliche Anforderungen an die seemännische und navigatorische Führung. Die genaue Befolgung der angeordneten Vorsichtsmaßnahmen war um so lobenswerter, als die absolute Geheimhaltung derselben zu fordern war, weil davon in hohem Maße ihr sicheres Arbeiten abhing.

Es ist weiter zu bedenken, daß das Konvoisystem bei der Vereitelung der feindlichen Absichten und dem sicheren Transport der amerikanischen Armee nach Frankreich eine sehr wichtige Rolle gespielt hat. Dabei hat es zur Begründung einer neuen Fahrkunst geführt — nämlich für das genaue Positionshalten der Handelsdampfer —, und dies ist nicht zum geringsten Teile auf die Tüchtigkeit der Schiffsingenieure und des technischen Personals zurückzuführen.

Die Admiralität wünscht den Reedern auch noch ihre Anerkennung dafür auszusprechen, daß sie für die dringenden Anforderungen der Kriegsmarine betreffs Abgabe von Offizieren und Mannschaften volles Verständnis gezeigt haben. An Bord aller unserer Kriegsschiffe jeden Typs, vom mächtigsten Großkampfschiff bis zum kleinsten Bewacher, dienten Offiziere und Mannschaften der britischen Handelsmarine in enger Gemeinschaft mit dem Personal der Königlichen Flotte, und sie nahmen an den Kämpfen zur See sowie an der Überwindung der U-Bootsbedrohung tätigen Anteil.

Niemals in unserer Geschichte hatten die Handels- und die Kriegsmarine so eng zusammengearbeitet wie in diesem Kriege. Es liegt in dem Interesse unseres glorreichen Weltreiches, daß diese enge Verbindung auch für die Zukunft erhalten bleibe."

Ein einzigartiges Buch

HOLLOWAY H. FROST

Grand Fleet und Hochsee-Flotte im Weltkrieg

Reich bebildert, mit vielen Kartenskizzen
Kartoniert RM. 8.50, Leinen RM. 10.50

Vorwort von Großadmiral Dr. h. c. Raeder

Das berühmte Standardwerk über den Seekrieg 1914/18, das der amerikanische Marine-Fachmann in 20jähriger rastloser Arbeit schuf

Das Buch ist ein Standardwerk der Seekriegsliteratur. Der früh verstorbene Verfasser, ein Stabsoffizier der amerikanischen Marine, hat sich mit kaum zu überbietender Gründlichkeit in zwanzigjähriger rastloser Arbeit in das gesamte vorhandene Schrifttum versenkt, um eine streng sachliche und fehlerfreie Darstellung des Seekrieges 1914—1918 geben zu können. Den Hauptinhalt macht die mit wissenschaftlicher Sorgfalt durchgeführte Schilderung der Skagerrakschlacht aus. Commander Frost ist sozusagen jedem Torpedoschuß und jeder Artilleriesalve nachgegangen, um über Erfolg und Nutzen Klarheit zu gewinnen. Er scheut auch nicht vor kritischen Betrachtungen zurück und verrät gerade hier den feingebildeten Geist eines hochintelligenten Mannes und erfahrenen Seeoffiziers. Sein Urteil ist immer ehrlich und gut begründet, aber nie verletzend. Mit tiefer Anteilnahme würdigt er bei uns und den Engländern Hochleistungen von Offizier und Mann. Der Stil seiner Darstellung — auch in der Übersetzung durch den deutschen Konteradmiral a. D. Seebohm gut festgehalten — ist von seltener Klarheit und weiß den Leser zu fesseln. Das Buch gehört nicht nur in die Hand des Offiziers aller Wehrmachtteile, auch interessierte Laien werden beim Lesen stärksten Widerhall spüren.

Reichsstelle zur Förderung des Deutschen Schrifttums, 4. 10. 38.

Vorhut-Verlag Otto Schlegel, Berlin SW 68

Lord Jellicoes Erinnerungen

I. Englands Flotte im Weltkrieg
II. Zwischen Skagerrak und Scapa Flow

Jeder Band reich bebildert, mit Textskizzen und Übersichtskarten

Kartoniert 6.–, Leinen 7.50

Durch die Übersetzung der Erinnerungen Lord Jellicoes ist dem deutschen Volke — auch in seiner breiten Masse — ein Werk zur Verfügung gestellt worden, an dem es seinen politischen Gesichtskreis weiten kann. Ein Mann hat dieses Buch geschrieben, der nicht nur selbst „in Ozeanen zu denken" gewohnt war, sondern der einem Volk entstammte, das in einer jahrhundertealten nationalen Tradition gelernt hat, den Erdball zu überblicken. Gerade wir Deutschen können aus diesem Buch ungeheuer viel für die Zukunft lernen.

Hamburger Nachrichten

JULIAN S. CORBETT

Die Seekriegsführung Groß-Britanniens

Vorwort von Vizeadmiral von Reuter · Kartoniert 6.50, Leinen 7.80

Dieses Buch wurde von dem größten Historiker auf dem Gebiet der Seekriegsgeschichte und der Marine-Strategie geschrieben. Es ist das klassische Buch der Seestrategie. Vizeadmiral von Reuter sagt über dieses Standardwerk im Vorwort, „daß jeder Marine-Offizier und Marine-Angehörige, aber auch jeder Diplomat und Politiker es lesen sollte".

JOHN CRESWELL

Der Seekrieg - Gestern und heute

Das grundlegende Werk über den modernen Seekrieg

Einführung von Vizeadmiral Aßmann · Mit 5 Karten

Kartoniert 5.50, Leinen 6.50

Die Entwicklung der modernen Waffentechnik — der Flug- und U-Bootwaffe und der Schlachtschiffe — haben Taktik und Strategie des Seekrieges grundlegend geändert. Der englische Marineoffizier Creswell gibt in diesem Standardwerk einen umfassenden Rückblick auf die Geschichte des Seekrieges. Er beweist, wie Vizeadmiral Aßmann, der Chef der Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Marine, in der Einführung zu diesem Buch ausführt, daß jeder Soldat, der sich mit der Wissenschaft des modernen Krieges befaßt, aus der Kriegsgeschichte seiner Waffe lernen muß. Besonders interessant sind die Ausführungen des Verfassers über die Schlachtflottenstrategie der unterlegenen Seemacht, die Taktik der Seeschlacht, das Konvoisystem und den Handelsschutz. Ein grundlegendes Werk für jeden Marineangehörigen, darüber hinaus für jeden kriegsgeschichtlich interessierten Leser.

Vorhut-Verlag Otto Schlegel · Berlin SW 68

KAPITÄN MORAHT

Werwolf der Meere

U 64 jagt den Feind

Reich bebildert · Kartoniert 3.60, Leinen 4.50

Die abenteuerlich romantische Geschichte des „U 64" und seines Kommandanten soll vor allem der Jugend leuchtendes Vorbild sein. Horst Kube

Taten sind es, die den Text bilden, überweht vom Schimmer der Romantik alter Kaperschiffe. Die Reichsmarine

Mit seltenem Geschick hat es der Verfasser verstanden, das Abenteuerliche des U-Boot-Krieges hervorzuheben. Hamburger Fremdenblatt

FREIHERR KRESS v. KRESSENSTEIN

Mit den Türken zum Suezkanal

Mit 24 Bildern und 7 Karten · Leinen 8.50

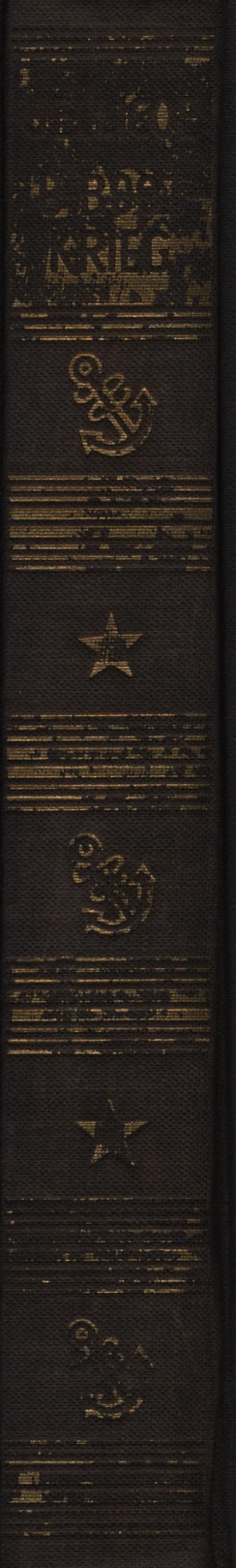
Infolge des Verlustes der wichtigsten Kriegsakten fehlte bis heute eine authentische Darstellung des Palästinafeldzuges und der Unternehmungen gegen den Suezkanal. Freiherr Kreß v. Kressenstein hat zunächst als Chef des Stabes und später als verantwortlicher Führer die Unternehmungen gegen den Suezkanal organisiert und geleitet. Im dritten Kriegsjahr hat der Verfasser Palästina gegen die Engländer verteidigt, hat in zwei siegreichen Schlachten ihre Angriffe auf das Heilige Land abgewiesen und erlag erst in der dritten Schlacht der gewaltigen Übermacht des Gegners an Truppen und Material.

RICHARD KUAS

Togo-Erinnerungen

Mit 12 Bildern und 1 Karte · Leinen 6.50

Die Erinnerungen des Kolonial-Pioniers Richard Küas sind ein Stück Weltgeschichte im besten Sinn des Wortes, ebensosehr aber sind sie eine wunderbar spannende Erzählung von den dunklen Geheimnissen Afrikas, vom Kampf gegen das Fetisch-Unwesen und die Blutrache und von einem Stück deutscher Kulturarbeit. Richard Küas war Amtmann in Lome. Er hatte ein Gebiet von der Größe Bayerns zu verwalten. Seine Militärmacht bestand aus einer Truppe von 40 Mann. Es gibt viele Bücher über Afrika, aber wohl selten wurde ein anderes mit einer solch großen Sachkenntnis und einer so hohen Kunst des Erzählens geschrieben.

Vorhut-Verlag Otto Schlegel · Berlin SW 68

20-